adjusted in such a manner that the Special Mentions are also completed. We shall cooperate with the Government. Let it be after the Special Mentions and before lunch.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: Sir, I am just saying, at twelve o' clock. It does not mean exactly at twelve o' clock. We can have it at 12.30. We will first count the Members and then start with it. I can say, immediately after the Question Hour, maybe, after a couple of Special Mentions, we can take this up.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): In the courts, we say, not before twelve.

SHRI GURUDAS DAS GUPTA: Sir, we shall all remain here after the Special Mentions.

SHRI SATISHCHANDRA SITARAM PRADHAN (Maharashtra) : Sir, I welcome the suggestion.

SHRI PRAMOD MAHAJAN: Sir, I am grateful to the Members.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) No. 4 BILL, 1999 - Contd.

श्री रामजीलाल : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि हिसार में रेलवे क्रासिंग का एक डबल फाटक है। यह 24 घंटे में पौने 24 घंटे बंद रहता है और मैं इस बारे में 6 साल से कहता आ रहा हूं। इस मांग की वजह से यहां पर धरने हुए, सत्याग्रह हुए और स्ट्राइक वगैरह हुई। सरकार ने भी एश्यूरेंस दिया था कि यहां पर पुल बना दिया जाएगा। यहां ओवर ब्रिज हो या अंडर ब्रिज हो, कोई एक ब्रिज तो मिल जाए। इसके न होने के कारण दो-तीन किलोमीटर का फालतू चक्कर लगाना पड़ता है। तो मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि हिसार का जो डबल फाटक है, यहां पर पुल शीघ्र बनाया जाए। यह मामला कई सालों से अंडर कंसीडरेशन है। मैं आपसे यह भी कहना चाहूंगा कि हिसार-सादलपुर को मीटर गेज से ब्रॉड गेज में करने के लिए सर्वे होकर पिछले बजट में आ गया था। लेकिन अभी तक पता नहीं, इस पर क्या हो रहा है। अतः जल्दी से जल्दी शुरू करके इसको ब्रोड गेज में परिवर्तित कर दिया जाए। हिसार से फतेहाबाद वाया अग्रोहा मेडिकल कालेज का भी सर्वे हो चुका है। यहां मेडिकल कालेज वगैरह हैं.....(**व्यवधान**)....(**समय की घंटी**) क्या समय हो गया मेरा?

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर) : आपकी पार्टी के चार सदस्य हैं और 17 मिनट हैं। आपने 8 मिनट ले लिए हैं।

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिमी बंगाल) : यह तो बहुत कम बोलते हैं।

श्री रामजीलाल : बस, मैं तीन-चार मिनट में खत्म कर दूंगा। हिसार से आगे अग्रोहा और फतेहाबाद है। फतेहाबाद में एक बड़ी मार्केट है। यहां पर न छोटी लाईन की रेल है और न बड़ी लाईन की। यहां पर भी सर्वे हुआ है। इसको भी जल्दी से जल्दी करवाने की कृपा करें। उपसभाध्यक्ष महोदय, बीकानेर लाइन पर हिसार से 11 किलोमीटर पर देवा नाम का एक गांव है। देवा से मंडाहली के बीच 10 गांव व 15 गांव का रास्ता है। मैडम् कृपया इसको नोट करेंगी। यहां पक्की सड़क बनी हुई है। इसका गेंग नम्बर-9 है, पोल नम्बर 12-13 है। यह हिसार से 11 किलोमीटर पर है। इसका रुपया भी जमा करवा दिया है। मैं मंत्री महोदया से मिला भी था, उसमें कुछ प्रोब्लम आ गई कि कहते हैं यह तो अनमैन्ड नहीं है। हम इसमें तीन-चार साल से लगे हुए हैं, रुपए भी जमा करवा दिए हैं। तो ऐसा तरीका किया जाए कि जो एम.पी. रुपए जमा करवाना चाहता है इससे तो आपकी ही हेल्प होगी। जो क्रासिंग हैं वह बना दिए जाएं। एम.पी. चाहें तो उसकी मंजूरी दें। जितना रुपया उसमें लगे हम देंगे। लेकिन सरकार को तो कुछ वहन करना ही पड़ेगा। यह हमारे हलके का एक सबसे अहम मामला है। मैडम्, मैं आपसे कह रहा था कि हमारे एरिया में आप कोई एक्सप्रेस गाड़ी चलाएं। महोदया, यदि मेरी प्रार्थना को ठीक समझें तो उस गाड़ी को चैक कराएं जो 6-40 पर नई दिल्ली से चलती है। टूटी-फूटी खिड़की है, प्लाई वगैरह टूटी हुई है। उसमें एक ही कोच है। तो क्या आप उसका मुआयना कराएंगी? मैंने बड़े से बड़े अफसर से कह दिया कि इस गाड़ी को बदलो। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि कोई आप बढ़िया सा फर्स्ट क्लास का डिब्बा लगाएं, चेयर कार लगाएं, जो पहले स्लीपर कार पर लगा था वह एक साल के बाद बंद कर दिया गया। आपसे प्रार्थना है कि ऐसा कोई कोच हो जिसमें सभी सफर कर सकें। मैंने आपसे पहले मंत्री जी से प्रार्थना की थी कि दिल्ली से जींद काफी रेल गाड़ियां चलती है, एक 10 बजे जाती है, एक 11 बजे जाती है, एक पंजाब मेल जाती है, एक मुंबई मेल जाती है, सारी गाड़ियां जाती है। मेरी मांग है कि जो लॉंग डिस्टेंस की गाड़ियां हैं वे हमारे हिसार से भी चलाई जाएं। हिसार से हरियाणा की राजधानी चंडीगढ़ जाने के लिए ट्रेन का कोई रास्ता नहीं है। हम हमेशा बस से या कार से चंडीगढ़ जाते हैं। हिसार से दिल्ली तक आने के लिए भी काफी असुविधा होती है। मैंने काफी दिनों से उकलाना टू नरवाना 25 किलोमीटर का रेल लाइन बनाने की मांग की है। इस पर भी ध्यान दिया जाए। हिसार, सिरसा और चंडीगढ़ के लिए रेल से रास्ता बन जाए तो काफी सुविधा होगी।

महोदय, मैं आपका ज्यादा समय न लेते हुए आपके माध्यम से मंत्री महोदया से यही निवेदन करना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि मेरी मांगों पर ध्यान देकर कार्रवाई करें। मुझे आपसे बड़ी उम्मीदें हैं। मुझे आशा ही नहीं, पूर्ण विश्वास है कि आप मेरी बातों का कुछ न कुछ जबाव अपनी रिप्लाई में जरूर देंगी। उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद ।

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर): रामजी लाल जी धन्यवाद। चौधरी चुन्नी लाल। आपके पास बोलने के लिए सिर्फ 5-6 मिनट का समय है।

श्री चुन्नी लाल चौधरी (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस बिल के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं पहले तो जो मौजूदा रेल मंत्री हैं, उनको इस बात के लिए बधाई देना चाहता हूं कि वे भारत सरकार में रेलवे विभाग की पहली महिला मंत्री हैं। मैं उनको इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूं कि वह रेलवे की स्टेंडिंग कमेटी की पिछले साल तक चेयरमैन थीं। उन्होंने स्टैंडिंग कमेटी के माध्यम से रेलवे को जो सुझाव दिए हैं अब रेल मंत्री बनने के बाद वे उन सुझावों को रेल विभाग में लागू करेंगी और कमेटी द्वारा दिए गए सुझावों पर खुद सख्ती से अमल करने का प्रयास करेंगी। मुझे पूरा भरोसा है कि वह उसमें सफल होंगी। पहले ही उन्होंने कुछ ऐसे फैसले लिए हैं जिनसे इस बात का भरोसा हो गया है कि रेल विभाग में कोई नया परिर्वतन होगा और उसकी व्यवस्था में कुछ सुधार आएगा।

स्वाधीनता के बाद से कोई वर्ष ऐसा नहीं गया है जब रेलवे की व्यवस्था में खर्च की कमी आई हो और उसको केवल यात्री भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ाकर पूरा न किया गया हो। कोई वर्ष ऐसा नहीं गया है जिसमें माल भाड़े या यात्री भाड़े में वृद्धि न की गई हो। मैं मंत्री महोदया से निवेदन करना चाहता हूं कि वह किराया न बढ़ाने की अपनी बात पर कायम रहे और स्टेंडिंग कमेटी की सिफारिशों को अमल में लाने की हर संभव कोशिश करें। माननीया रेल मंत्री ने रेल मंत्रालय का चार्ज लेने के बाद यह घोषणा की कि उनकी पूरी कोशिश रहेगी कि रेल यात्री भाड़े में वृद्धि न हो।

उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल व्यवस्था में जब भी किसी चीज की आवश्यकता पड़ती है तो उसको केवल एक ही माध्यम से पूरा किया जाता है और वह है यात्री किराया या माल भाड़े में वृद्धि करके। मेरा अनुरोध है कि भारत देश में अगर यात्री किराये लगातार बढ़ाते जायेंगे तो उसको सहन करने की क्षमता भारत के लोगों में नहीं रहेगी। भारतीय रेल व्यवस्था

एशिया की सबसे बड़ी रेल व्यवस्था है और विश्व में अमेरिका के बाद यह दूसरे स्थान पर आती है। 70 हजार किलोमीटर से अधिक रेल लाइनें पूरे देश में बिछी हुई हैं। 10 अरब 4 करोड़ से अधिक यात्रियों को प्रति वर्ष यह अपने गंतव्य स्थान तक पहुंचाती है। फिर भी, इसके रख-रखाव के कार्य में कहीं न कहीं घाटा होता है। मेरा भारत सरकार से अनुरोध है कि इसके बजटरी सपोर्ट को बढ़ाया जाना चाहिए। बिना बजटरी सपोर्ट के रेल व्यवस्था बुरी स्थिति में पहुंच जाएगी और वह बिलकुल चरमरा जाएगी, यह इसको बर्दास्त नहीं कर पाएगी। मान्यवर, रेल दुर्घटनाओं पर भी ध्यान देना चाहिए। रेल दुर्घटनाएं रेल विभाग को बहुत क्षति पहुंचाती हैं। अगर रेल-दुर्घटनाएं कम की जाएं, कोशिश की जाए, इसके लिए ऐसी व्यवस्था बनाई जाए ताकि दुर्घटनाएं कम हों तो रेलवे की क्षति में कमी हो सकती है। मान्यवर, 24,544 मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग हैं जिनसे सबसे अधिक ट्रेन दुर्घटनाएं होती हैं। इनको रोकने के लिए माननीय सांसदों की सांसद निधि से रुपए लेने का प्रावधान हुआ है और दिशा निर्देशित की गई है। लेकिन यह इसके लिए काफी नहीं है। इसके बाद भी कई हजार, 23,000 मानव रहित क्रोसिंग रहेंगे जिनको सुधारना या बनाना बहुत ही आवश्यक हो गया है।

मान्यवर, मैं एक और बात की ओर रेल मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि आज देश में बिना टिकट यात्रियों के चलने का सर्वाधिक चलन हो गया है। मैं आपसे एक और निवेदन करूंगा कि जब चैकिंग होती है तो रेल विभाग के जो पास होल्डर अधिकारी होते हैं जिनको एक महीने के लिए साल में दो पास मिलते हैं, सबसे अधिक वे ही बिना टिकट यात्रा करते हैं। इसलिए बिना टिकट यात्रा करने वालों के खिलाफ धरपकड़ की जानी चाहिए। मैं यहां एक आंकड़ा देता हूं कि 1997 में बिना टिकट यात्रा करने वाले करीब 75 लाख लोगों की धरपकड़ की गई थी और उनसे करीब 84 करोड़ रुपया किराया वसूला गया था लेकिन, अभी हाल में केवल अप्रैल से लेकर नवम्बर माह के बीच 70 लाख से अधिक लोगों की बगैर टिकट यात्रा करते समय धरपकड़ की गई और उनसे 93 करोड़ रुपया वसूला गया है। रेल को क्षति पहुंचाने में यह भी एक बहुत बड़ा कारण बन रहा है जो कि बगैर टिकट यात्रा करने वालों के खिलाफ कोई ठोस कार्यवाही नहीं की जा रही है। अगर इस ओर ध्यान दिया जाएगा तो जो नुकसान रेलवे का हो रहा है, वह कम होगा। इसी से संबंधित और समस्याएं है, यात्री सुविधाओं की ओर रेलवे प्रशासन तनिक भी ध्यान नहीं दे रहा है। आप यह देखें कि यात्रियों को टिकट लेने के बावजूद भी ट्रेन में अपनी सीट पर बैठने के लिए स्थान नहीं दिया जाता है और अनधिकृत लोग कब्जा कर लेते हैं। इसी तरह से स्टेशनों पर शुद्ध पेयजल नहीं मिलता है। माननीय मंत्री महोदया शुद्ध पेयजल स्टेंडिंग कमेटी की चेयरमैन थी। इनको खुद प्रमाण सहित अहसास है कि जो पानी मिनरल वाटर के नाम पर बेचा जाता है वह भी अशुद्ध होता

है। इसकी तरफ रेलवे प्रशासन को ध्यान देना है, दूसरे, ट्रेनों का परिचालन समय पर होना चाहिए। कोई न कोई बहाना लेकर ट्रेनें लेट हो जाती हैं। मैं कल यहां आया, इससे पहले मैं लखनऊ ट्रेन से दिल्ली आया तो वह साढ़े तीन घंटे लेट थी, लेकिन जब माननीय मंत्री जी लखनऊ से दिल्ली आई तो वही ट्रेन पांच मिनिट पहले पहुंच गई। मैंने पूछा कि उस दिन ट्रेन क्यों समय से नहीं आई, वे बोले कोहरा था। जिस दिन माननीया मंत्री जी आई उस दिन भी कोहरा था, ट्रेन पांच मिनिट पहले पहुंच गई तो इस तरह से रेल का समय से परिचालन कराया जाए। सबसे बड़ी बात यह है कि अराजक तत्वों द्वारा जो लूट और छीना झपटी ट्रेन में होती है इनको कैसे रोका जाए, इस ओर रेलवे प्रशासन को ध्यान देने की जरूरत है। मैं स्टेंडिंग कमेटी की सुरक्षा और संरक्षा सबकमेटी में था, जीआरपी, जो लूट और डकैती न होने देने के लिए जिम्मेदार है , तफतीश करने, सजा दिलाने,मुकदमे की पैरवी करने , चार्जशीट दाखिल करने की उसकी कोई लायबिलिटी रेलवे विभाग केकिसी अफसर के प्रति नहीं है। वह स्टेट की पुलिस है, स्टेट के प्रति उत्तरदायी है। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी से यह कहूंगा कि जो जीआरपी है उसको भी रेल मंत्रालय के प्रति जब तक वह उत्तरदायी नहीं होगी तब तक यह व्यवस्था ठीक नहीं होगी। मैं बहुत जल्द अपनी बात खत्म करते हुए आपसे अपने प्रदेश की बात कहना चाहूंगा। मुरादाबाद से दिल्ली तक जो ट्रेन आती है वह सिंगल लाइन की है उसे कहीं-कहीं डबल लाइन किया जा रहा है। डबल लाइन तो हो रही है लेकिन उस पर बहुत धीमी गति से काम हो रहा है। मैं चाहूंगा कि यदि वह डबल लाइन पूरे मुरादाबाद से दिल्ली के लिए हो जाए तो यह अच्छा रहेगा और फिर लेट आने का प्रश्न ही नहीं होगा। इलाहाबाद से लखनऊ वाया ऊंचाहार सिंगल लाइन है, अगर यह इलाहाबाद से लखनऊ वाया ऊंचाहार डबल लाइन हो जाए तो लखनऊ से सीधे होते हुए ट्रेन कलकत्ता और मुंबई पहुंचाई जा सकती है । अंत में अपनी बात समाप्त करते हुए एक नई बात कहना चाहता हूं ।

मैं अभी लखनऊ में था। 19.12.99 को नेशनल इंटर कॉलेज, महाराणा प्रताप मार्ग लखनऊ में रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का परीक्षा केंद्र था और उसी केंद्र में बैंकिंग के रिक्रूटमेंट बोर्ड की भी परीक्षा थी । एक ही केंद्र में, एक ही कॉलेज में, दो-दो, बैंकिंग रिक्रूटमेंट बोर्ड और रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड की परीक्षाएं ली गईं। एक ही टेबल पर दो लड़कों की जगह पर चार लड़कों को बिठाया गया । आपस में बातें होती रही, नकल होती रही। यह महत्वपूर्ण है क्योंकि यह लड़कों की जीविका से संबंधित प्रश्न है लेकिन वहां एग्जामिनेशन का मखौल उड़ाया गया है। रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के द्वारा जो परीक्षाएं ली जाती हैं उसमें सर्वाधिक नकल होती है, पैसा चलता है, पेपर बाहर ले जाकर नकल कराई जाती है और जो मेरिटोरियस लड़के होते हैं, वे पीछे रह जाते हैं। वे ही क्वालीफाई करते हैं जो नकल करते हैं। इस संबंध

में मेरा माननीय मंत्री जी को एक सुझाव है कि एकेडमिक क्वलीफिकेशन के आधार पर ही प्रत्याशियों को कॉल किया जाए। एग्जामिनेशन सिस्टम खत्म कर दिया जाए। एग्जामिनेशन भ्रष्टाचार का बहुत बड़ा रास्ता बन गया है।

अंत में मैं कुछ बातें रेलवे बोर्ड के बारे में भी कहना चाहता हूं। उपसभाध्यक्ष महोदय, समय-समय पर रेलवे बोर्ड के सरकुलर जारी होते हैं। जैसा कि कहा गया है कि चार साल के बाद एक अधिकारी सेंसिटिव पोस्ट पर नहीं रहेगा आपके इस चार साल के सरकुलर की धज्जी उड़ती दिख रही है। चार साल ही नहीं, पांच, छः, सात साल हो गए हैं वे उसी पोस्ट पर काम कर रहे हैं। कहा गया है कि ये तो 1992 से दूसरी पोस्ट पर थे परंतु अब प्रमोट हो गए हैं इसलिए यहीं पर पोस्टेड हो गए हैं। इस प्रकार से रेलवे के सरकुलर की धज्जी उड़ाई जा रही है, इस पर ध्यान देना होगा।

एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं कि रेलवे के एक अधिकारी ने अपने अधीनस्थ महिला कर्मचारी के साथ अभद्र व्यवहार किया। उस महिला ने तत्कालीन रेलवे मंत्री श्री रामविलास पासवान से शिकायत की। वह अधिकारी एक साल तक निलंबित रहा, उसके विरुद्ध जांच चलती रही। रेलवे बोर्ड में उसको डम्प कर दिया गया परंतु अब वह अधिकारी चीफ पर्सनल ऑफीसर, एन.सी.आर. हो गया है। जिसके खिलाफ शिकायत की गई, जो साल भर तक निलंबित रहा उसके खिलाफ कोई कार्रवाई नहीं की गई। मेरे पास ऐसे दसों मामले हैं परंतु मैं आपके माध्यम से माननीया रेलवे मंत्री से यह निवेदन करूंगा कि वे इस तरफ भी अवश्य ध्यान दें। रेलवे बोर्ड का जो प्रशासन है उसमें भी वे परिवर्तन लाएं, आमूलचूल परिवर्तन करके ही रेलवे मंत्रालय बहुत अच्छा चलेगा, इसका मुझे पूरा भरोसा है। इन बातों के साथ मैं इस बिल का समर्थन करता हूं, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Once again, with utmost respect, I want to bring to your notice that we are discussing the Appropriation (Railways) Bill for Rs.30,000 only and not the Railway Budget. Please remember that. Yesterday, when Shri Md. Salim was speaking, he was referring to Rs.30,000 only. Then I thought he missed some zeroes. But I checked the figures. Shri Ram Gopal Yadav.

श्री रामगोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कुछ सुझाव और मांगें रख रहा हूं जिसमें एक पैसे की भी जरूरत नहीं है। मेरी मांग यह है कि एक तो बरेली और मुरादाबाद के बीच में एक स्टेशन है, आसफपुर। उस स्टेशन को समाप्त करने की योजना है। पैसेंजर्स की तो कोई परवाह नहीं होती अब इस स्टेशन को खत्म किया जा रहा है। मेरी रिक्वेस्ट है, मुलायम सिंह जी की पार्लियामेंटरी कांस्टीट्युंसी में यह आता है, बदाऊं जिले का

स्टेशन है, वह स्टेशन खत्म नहीं किया जाए। बदाऊं और बरेली के बीच में यह स्टेशन आता है । आज कल रिज़र्वेशन कम्प्यूटर से होता है। हमें ऐसा लगता है कि कुछ स्टेशनों पर खास तौर से आगरा में कम्प्यूटर में वह फ़ेक नम्बर फीड कर देते हैं। एक दिन मैंने शताब्दी एक्सप्रेस के लिए से आगरा से रिज़र्वेशन करवाया। मेरा वेटिंग लिस्ट में नम्बर 160 के आसपास था । मैंने कहा कि यह कैसे होता है। लोगों ने बताया कि आप तो एम0पी0 हैं आपकी कोई बात नहीं लेकिन और जिसका नम्बर आसपास होगा वह सोचेगा कि मिल ही नहीं सकता है इसलिए वह 20-25 रुपये देगा और उसको अलाटमेंट मिल जाएगा। जब मैं ट्रेन में बैठ गया, You will be surprised to know that half of the bogie was empty. हमारा नम्बर था 160 वेटिंग लिस्ट में। मैंने तत्कालीन रेल मंत्री को लिखा भी कि जांच कराएं कि यह रैकेट क्या है। इतना बड़ा रैकेट है। सारी टिकटें पहले से बेच दी जाती हैं और फिर दूसरे लोग टिकटें ब्लैक में खरीदते हैं। मैंने कई बार यह मामला उठाया था। जब जनेश्वर मिश्र जी रेल मंत्री थे तो इटावा में रेलवे अंडरब्रिज का शिलान्यास किया गया था । इसके बाद कई मंत्री बदल गये, कई बार यह मामला उठाना पड़ा, आश्वासन मिलता रहा। अभी तक वह रेलवे अंडरब्रिज पूरी तरह से नहीं बन पाया है। इटावा और मैनपुरी के बीच आने-जाने वाले लोगों को बहुत दिक्कत होती है। जो मैनपुरी की तरफ से आते हैं उनको आने के लिए हमें अपने एम.पी. लोकल एरिया डवलपमेंट फंड में से 15 लाख रुपये दे कर दो किलोमीटर एक्स्ट्रा सड़क बनानी पड़ी ताकि दूसरी सड़क से मिल जाए और किसी तरह से व्हीकल चलते रहें। यह रिकार्ड पर है। कई पत्र हमारे पास है शरीफ साहब के जमाने के कि यह इतने दिनों में कंपलीट हो जाएगा। अभी तो नहीं लेकिन बजट आने वाला है इसलिए मैं आपसे रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि माननीय देवगौड़ा जी जब प्रधानमंत्री थे तो मैनपुरी में उन्होंने एक जनसभा में इसकी घोषणा की थी। आम तौर पर प्रधानमंत्री की घोषणाओं पर अमल होता है। यह बात दूसरी है कि राम विलास पासवान जी ने इतनी घोषणाएं कर दी कि अगले 10-20 साल तक पूरी नहीं हो सकती। वह घोषणा यह थी गुना-इटावा जो रेल मार्ग बन रहा है, उसको मैनपुरी तक एक्सटेंड कर दिया जाएगा। हालांकि जब माधवराव सिंधिया जी रेल मंत्री थे तब यह योजना स्वीकृत हुई थी लेकिन अभी तक कंपलीट नहीं हो पाई है। लेकिन प्रधानमंत्री का आश्वासन था और दूसरे सदन में तत्कालीन रेल मंत्री ने इसको अपने बजट भाषण के दौरान भी कहा था, सर्वे वगैरह भी हुआ था। मैं चाहूंगा माननीय मंत्री जी से जब वह आइंदा बजट लाएं तो कुछ ऐसी व्यवस्था करें कि गुना-इटावा रेल मार्ग को मैनपुरी तक जोड़ने के लिए कोई विधिवत व्यवस्था कर दें। माननीया मंत्री जी जो पैसा इस बिल के माध्यम से मांग रही हैं, उसके लिए बिना शर्त मेरा समर्थन है। श्रीमन्, सम्भल एक ऐतिहासिक स्थल है। कभी वह पृथ्वी राज चौहान की राजधानी भी रहा था। आज हिन्दुस्तान की सब से बड़ी मैंथा की मंडी भी

है। वहां कोई रेलवे स्टेशन नहीं है। मुरादाबाद से वहां तक जाते हैं । मैंने पिछली बार भी इसका जिक्र किया था। एक पेसेंजर गाड़ी जाती है। एक फाटक पड़ता है दूसरे कस्बे में जाने वाली सड़क पर। वहां गाड़ी रुकती है फाटक से पहले। तब एक आदमी उतरता है और फिर वह फाटक बंद करता है । तब जा कर वह गाड़ी स्टार्ट करता है। फिर आगे चल कर के गाड़ी रुकती है। फिर फाटक खोलता है। उसके बाद गाड़ी चलती है। इस लाइन को गजरौला से मेन लाइन से जोड़ दिया जाए तो पूरे इलाके का कल्याण होगा। जो किसान बड़े पैमाने पर मैंथा की खेती करते हैं, उनको इसका लाभ भी मिल सकेगा। टाइम के बारे में अभी चौधरी चुन्नी लाल जी कह रहे थे। अभी कल ही हम लोग लखनऊ मेल से आए। हमारे दो तीन लोकसभा के मित्र भी थे, उन्होंने कहा कि हम तो फरक्का से जाएंगे, यह पहले पहुंच जाती है। डेढ़ बजे वे आए, 6 बजे वह गाड़ी अलीगढ़ आ गई थी। लेकिन अलीगढ़ से दिल्ली तक आने में उसे साढ़े सात घंटे लग गए। न कोई दुर्घटना, न कोई कोहरा, न कोई बात, आखिर क्या बात है ? हम लोग इमरजेंसी के खिलाफ थे लेकिन कुछ लोग कहते थे कि कम से कम रेलें तो टाइम से चलती हैं। Who is responsible for this? इतनी केयरलेसनेस स्टाफ की तरफ से हुई, इसमें जनता की तरफ से कोई भी चीज़ कहीं कोई गड़बड़ नहीं लेकिन अलीगढ़ से दो घंटे का रास्ता दिल्ली का है, उसमें कोई एक्सप्रेस ट्रेन सात-सात-, आठ-आठ घंटे लेट हो जाती है। अगर किसी माननीय सदस्य का सदन में क्वेश्चन हो, वह यह सोचता है कि मैं 6 बजे दिल्ली पहुंच जाऊंगा। लेकिन 11 बजे का क्वेश्चन हो तो वह यहां क्वेश्चन पूछने के लिए नहीं पहुंच सकता है। यह स्थिति है। रेल टाइम से चले तो सब से बड़ा काम होगा, इससे जनता को सब से ज्यादा संतोष होगा। सब से ज्यादा नुक्सान होता है मैनआवर्स लॉस का। उसको कभी जोड़ा नहीं गया है और न कभी केयर की गई है। मैंने जो कुछ बातें यहां पर रखी हैं। और जो बजट के संबंध में मैने रिक्वेस्ट की है उस पर सहानुभूतिपूर्वक माननीय मंत्री जी विचार करेंगी, इसके साथ मैं इसका समर्थन करता हूं।

श्री नागेन्द्र नाथ ओझा (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस एप्रोप्रिएशन रेलवेज पर आए बिल का समर्थन करता हूं। पहली बात तो यह है कि 30 हजार रुपए के लिए 3 घंटे का समय हम लोग इस पर व्यतीत कर रहे हैं और सी.ए.जी. के एक फारमर मेम्बर का कहना था कि पर मिनट हम 40 हजार रुपए खर्च करते हैं। इस तरह से 72 लाख रुपए का खर्च कर हम 30 हजार रुपए के इस एप्रोप्रिएशन बिल का समर्थन कर रहे हैं। खैर, जनतंत्र बहुत खर्चीला हो गया है और मैं भी चाहूंगा कि मुझे भी 3-4 या 5 मिनट का समय दे दिया जाए। 1 लाख 20 हजार रुपए का खर्च मेरा भी उसमें जुड़ जाएगा।

पहली बात यह है कि मेरा अनुरोध है रेल मंत्री सुश्री ममता जी से कि रेलवे के जो बड़े अधिकारी हैं उनके ठाट-बाट पर जो खर्च हो रहा है उसमें कमी लाएं। हालत यह है कि अभी कपूरथला में 49 सैलूनों का निर्माण हो रहा है या हो गया है और उस पर 51 करोड़ खर्च हो गए हैं या हो रहे हैं। इसमें एक सैलून के बाथरूम के अंदर 52 हजार रुपए का खर्च है। इस तरह से ये बातें हो रही हैं। लोग कह रहे हैं कि हमारे रेल के बड़े अधिकारी राजाओं की तरह ठाट-बाट से रह रहे हैं। एक तरफ इतना ठाट-बाट और दूसरी तरफ हम घाटे की बात कर रहे हैं, फाइनेंशियल कंस्ट्रेंट्स की बात कह रहे हैं। पहली बात तो यह है।

दूसरी बात यह है कि जो आम लोग हैं - मेरे पास ज्यादा समय नहीं है कि मैं विस्तार से जाऊं लेकिन ममता जी के ध्यान में लाना मैं बहुत जरूरी समझता हूं - जो बिहार से पैसेंजर्स आ रहे हैं, स्थिति यह है कि शौचालय में औरतें अपने गठ्ठर लेकर बैठती हैं और शौचालय में कोई जाता है तो कहती हैं कि मैं पर्दा दे देती हूं आप उधर अपना काम कर लीजिए। यह स्थिति है। इतना धक्कम-मुक्का है। इतनी भीड़ है। हमारी जो एक्सप्रेस ट्रेनें हैं - एक इंजन 20 डिब्बे खींच सकता है लेकिन कई ऐसी ट्रेन्स हैं जो 20 की बजाए 9 डिब्बों से चल रही हैं, 10 डिब्बों से चल रही हैं या 12 डिब्बों से चल रही हैं। मेरा अनुरोध है कि ऐसी गाड़ियों में जो 20 से कम डिब्बों वाली हैं, पटना से दिल्ली या हावड़ा से दिल्ली आती हैं उनमें डिब्बों की संख्या बढ़ायी जाए ताकि आम यात्रियों को सुविधा मिल जाए। वे आराम से आएं। वे टिकटधारी होते हैं। बेटिकट वाले तो फर्स्ट क्लास में भी, ए0सी0 में भी और राजधानी के फर्स्ट क्लास में भी चलते हैं। तो इस तरफ ध्यान दिया जाए।

तीसरी बात कार्यदक्षता के बारे में है। एक साथी ने रिक्रूटमेंट के बारे में भी कहा। जो केंद्रीय सरकार के कर्मचारी हैं उनकी बहाली यू0पी0एस0सी0 के जरिए क्लर्क के रूप में होती है। रेलवे के कर्मचारी भी सेंट्रल गवर्नमेंट के कर्मचारी हैं तो इनकी बहालियां भी यू0पी0एस0सी0 के जरिए क्यों न हों ?...**(समय की घंटी)** हम समझते हैं कि यू0पी0एस0सी0 के जरिए उनकी बहालियां की जानी चाहिए।

दुर्घटनाओं के बारे में उपसभाध्यक्ष महोदय, यह देखा गया है कि अधिकतर मामलों में 1 बजे रात्रि से लेकर 5 बजे सुबह - यानी रात्रि ही कहिए - में दुर्घटनाएं होती हैं। यही वक्त होता है जिसमें कि अधिकतर दुर्घटनाएं हुई हैं। तो 1 बजे से लेकर 5 बजे सुबह के समय में जहां केबिन मैन हो, ड्राइवर हों या दूसरे जो इसके लिए जवाबदेह होते हैं - इनमें से 2 लोगों की ड्यूटी क्यों न लगायी जाए ...। इस तरफ भी ध्यान दिया जाए। महोदय, मैं समझता हूं कि अगर ये उपाय किए जाएं तो कुछ दुर्घटनाओं को टाला जा सकता है।

महोदय जहां तक गाड़ियों में चोरी-डकैती का सवाल है, यह मामला भी काफी गंभीर है। मैं समझता हूं कि बहुत से मामलों में जी.आर.पी.एफ. का रोल अच्छा नहीं है, इसलिए उस की पावर्स आर.पी.एस.एफ. को दी जाएं तो अपेक्षित सुधार हो सकता है। महोदय, मैं रेलवे में चोरी-डकैती के संबंध में एक मामला यहां बयान करना चाहता हूं। वर्ष 1962-63 में बिहार के कटिहार रेलवे स्टेशन पर पॉकिटमारों ने हड़ताल की थी और वह एक पॉकिटमार की पिटाई के विरोध में हुई थी। वे लोग एक ट्रेड यूनियनिस्ट के पास गए और उन्होंने सलाह दे दी कि तुम सभी हड़ताल पर चले जाओ। उन्होंने यह भी कहा कि हम इस दरमियान हफ्ता भी नहीं देंगे। इस तरह वह हड़ताल पर चले गए। 15 दिन उन की हड़ताल रही और उन्होंने पॉकिट भी नहीं मारी, तब डी.एस.पी. और दारोगा जी ने उन की हड़ताल समाप्त करवाई। यहां मैं उस ट्रेड यूनियनिस्ट का नाम भी बता सकता हूं। वह एक जूट मिल के ट्रेड यूनियनिस्ट थे जिन्होंने यह सलाह दी थी। इस तरह रेलवे में जो चोरी-डकैती हो रही हैं, उस के लिए पुलिस, पॉकिटमार और चोर-डकैत जिम्मेदार हैं। महोदय, मेरी जानकारी में एक रिटायर्ड कर्मचारी का मामला भी लाया गया। रेलवे के ही एक ऑफिसर बता रहे थे कि उस कर्मचारी ने रेलवे लाइन से आते-जाते मकान के लिए कंकरीट में लगने वाली सारी गिट्टी जमा कर ली। यह सब उन्होंने 20 साल में किया। महोदय, यह काफी चर्चित मामला है। इस तरह से रेलवे में भ्रष्टाचार चल रहा है जिस पर रोक लगाई जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर) : ओझा जी, आप का टाइम खत्म हो गया। आप का किस्सा बहुत दिलचस्प है।

श्री नगेन्द्र नाथ ओझा : महोदय, मैं दो बातें और कहना चाहूंगा। एक तो गाड़ियों की रफ्तार के बारे में मंत्री जी ध्यान दें। महोदय, पटना से सीधे जो ट्रेन मुगलसराय रूकती है और जिस का बीच में कोई स्टॉपेज नहीं है, उस को वहां पहुंचने में 3 घंटा 40 मिनिट लगता है, लेकिन जिस ट्रेन का पटना से दानापुर, आरा और बक्सर में स्टॉपेज है। उस को 3 घंटा 5 मिनिट लगता है। यह टाइम-टेबिल के अनुसार है। मैं चाहूंगा कि टाइम-टेबिल बनाने वाले इंजीनियर्स इस तरफ ध्यान दें और इस में सुधार लाएं। इसी तरह हिमगिरि एक्सप्रेस जो 10 साल पहले 6 घंटा 40 मिनिट में हावड़ा से पटना आती थी, वह अभी 11 घंटे में आ रही है। तो यह स्थिति है ट्रेनों के चलने की, जिस कारण उन में सुधार की आवश्यकता है।

अंत में मैं अपने क्षेत्र की भी मांग कर लूं। महोदय, मैं बक्सर इलाके से आता हूं और बक्सर में गंगा मे उस पार बलिया पड़ता है। मैं कहना चाहता हूं कि बलिया में गंगा पर जो ब्रिज है, उस से रेलवे लाइन को ले जाएं और बक्सर होते हुए बीच से टिहरी से ले जाकर रेलवे लाइन से जोड़ दिया जाए तो कृषि की दृष्टि से उन्नत उत्तर प्रदेश के इलाके से दक्षिणी

बिहार के इंडस्ट्रियल इलाके से इसे जोड़ा जा सकता है। इसी तरह से बिहटा से लेकर औरंगाबाद तक को भी रेलवे लाइन से जोड़ा जाए ताकि यह एरिया भी इंडस्ट्रियल एरिया से जुड़ जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर) : आप के 6 मिनिट थे, आप ने 8 मिनिट ले लिए।

श्री नागेन्द्र नाथ ओझा : महोदय, मैं एक बात यहां रेल यात्रा के संबंध में कहूंगा। एक दिन मैं राजधानी के एच-। कैबिन में यात्रा कर रहा था, उस में एक पैसेंजर आया जोकि पिए हुए था। मैं ने पूछा कि आप कौन हैं। वह बोला कि मैं पॉकिटमार हूं। अंत में मैं जिस स्टेशन पर उतरा, वह भी वहीं उतरा तो मैं ने पूछा कि कहां गए थे, तो वह बोला कि मंत्री जी के पास गया था। वह भी हमारे इलाके के हैं। मंत्री महोदया, आप खास तौर पर राजधानी में तीन दिन चैक कराइए तो आपको पता चलेगा। हम लोगों ने एथिक्स कमेटी बनाई और उस दिन एथिक्स की बात कर रहे थे । मैं आपको बताना चाहूंगा कि जो मिनिस्टर या एम.पी. ज़ी. यात्रा नहीं कर रहे हैं, उनके नाम पर हर रोज वहां रिजर्वेशन हो रहे हैं और कोई न कोई उनके नाम पर रेलवे में यात्रा कर रहा है । उन्हीं में से एक यह थे, जो कह रहे थे कि मैं पाकेटमार हूँ तो मंत्री महोदया इस तरफ भी आप ध्यान दें और इसमें सुधार लाएं ताकि कोई पाकेटमार इस तरह उसमें यात्रा न कर सके । धन्यवाद ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Shri M. A. Kadar. Mr. Kadar, between Mr. Thirunavukkarasu and yourself, you have six minutes.

SHRI C. P. THIRUNAVUKKARASU (Pondicherry) : Sir, I do not want to speak. Mr. Kadar from Tamil Nadu will speak. *(Interruptions)*

SHRI M. A. KADAR (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, Rameswaram in Tamil Nadu is one of the most important pilgrimage centres on the east coast in Ramnad district. It is worth mentioning that throughout the year, millions of pilgrims from all over India visit this pilgrim centre continuously. The previous Government, under the able Prime Ministership of Vajpayeeji, took the following measures to develop this pilgrim centre.

Steps were taken to develop Rameswaram as one of the tourist centres in India. I request you to speed up the implementation of steps for making Rameswaram a place of tourist attraction.

The previous Government also initiated the broad gauge conversion work between Madurai and Rameswaram and an amount of ten crores of rupees was sanctioned for that project.

At this juncture, as a Member of Parliament, hailing from the State of Tamil Nadu, on behalf the hon. Chief Minister of Tamil Nadu, as also the people of Tamil Nadu, I request you to kindly see to it that this project is speeded up and completed at the earliest for the benefit of the pilgrims.

Apart from this project which has already been launched, I also want to point out another project which needs immediate attention. At present, people go to Rameswaram from Chennai, *via* Trichirapalli, Pudukottai, Karaikudi, Manamadurai, Ramanathapuram, which happens to be a shorter route to Rameswaram from Chennai.

There is a broad gauge railway line up to Trichirapalli from Chennai. There is only a meter gauge line between Trichirapalli and Rameswaram. Hence, the pilgrims who go from Chennai to Rameswaram have to undergo the cumbersome process of taking the journey by metre gauge from Trichirapalli to Rameswaram. They have to change the train also from Trichirapalli with heavy luggage. Hence, the need for broad gauge conversion of the above route between Trichirapalli and Manamadurai is very much felt at present, and urgently, so that the journey can be shortened and, thereby, saving time. This conversion can link the broad gauge conversion project between Madurai and Rameswaram.

Since I feel that this conversion project would be of much use, I request the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister to take immediate steps for sanctioning this project in this year's Budget.

I immensely thank the hon. Prime Minister, Shri Vajpayee who has already accorded sanction and set in motion the Madurai-Rameswaram gauge conversion project.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR):Shri P. Soundararajan. You have three minutes, please.

SHRI P. SOUNDARARAJAN (Tamil Nadu) : Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise to speak on the Supplementary Demands for Grants of the Railways. I have a few observations to make. It is said in Annexure 'A' that 48 railway stations have been proposed to be upgraded to model stations. Out of this list, Tamil Nadu has only one station, i.e., Coimbatore. Tirunnelveli is one of

the most important railway stations in Tamil Nadu. In addition to Coimbatore, I request the hon. Minister to consider Tirunnelveli station also for being upgraded to a model station.

It is stated that there are, at present, 24,313 unmanned level-crossings in the country. It has been decided to convert 469 unmanned crossings into manned crossings. It is a welcome step. Out of these 469 crossings, 50 corssings are allotted to the Southern Railway. I request the hon. Minister, through you, Sir, to direct the authorities to include the unmanned corssings like Talabadisamudram, Perumalangi, Valliyur Koteadi and Lapaikudiyiruppu of Tirunnelveli district and South Tamaraikulam and Theroor of Kanyakumari district, for being converted into manned crossings.

Sir, accidents in the railways, whether due to human error or technical fault or sabotage, keep occurring, in spite of safety measures said to be taken by the railways. As a result, human lives are lost, passengers are severely injured leading to their physical disability, but they get very little compensation and that too after a long time. In order to avoid this, an insurance cover should be given to the passengers on purchase of every ticket. At least, the second-class passengers should be given an insurance cover without any additional cost. Such a step would help the common man who travels by trains.

The gauge conversion work in Tamil Nadu is very slow. Tamil Nadu has 2,200 kilometres of metre gauge which is more than the existing broad gauge length of 1,980 kilometres. For the last 17 years, there has been no addition to the metre gauge length due to which a substantial part of the fleet is overaged. There is severe corrosion in the under-frame of coaches which leads to occasional cancellation of trains, loss of punctuality and passenger dissatisfaction. So, I request the hon. Minister to allocate more funds to Tamil Nadu for gauge conversion projects so that these projects are completed early. Sir, the important pending projects and requirement of funds in the Budget of 2000-2001 for Tamil Nadu are: (1) Thirty crores of rupees for 85 kilometres of Karur-Salem new broad gauge line. (2) Fifty crores of rupees for 162 kilometres of Rameswaram-Madurai gauge conversion. (3) Seventy-five crores of rupees for 60 kilometres of Chennai Beach - Chengalpattu suburban gauge conversion. (4) Thirty crores of rupees for 130 kilometres of Trichirapalli-Nagore-Karaikal project. (5) Fifty crores of rupees for Quilon-Tirunnelveli-Tiruchendur and

Tenkasi-Virudunagar gauge conversion. (6) Twenty-five crores of rupees for provision of a third line between Chennai Beach and Attipattu. (7) Fifteen crores of rupees for doubling of Irugur-Coimbatore section. (8) Fifty crores of rupees for Cuddalore-Salem *via* Vriddachalam. (9) Fifty crores of rupees for Thanjavur-Villupuram gauge conversion.

Sir, the former Railway Minister in his Budget speech of 1999-2000 had announced introduction of new trains for Tamil Nadu. However, none of the trains has been introduced so far. I would like to point out that Tamil Nadu is one of the States where ticketless travel is limited. In spite of Southern Railway being one of the passenger-oriented railways and its contribution to passenger earnings of the Railways, the number of new coaches allotted to the Southern Railway remains very less. It is requested that in the next year, maximum number of new coaches may kindly be allotted to the Southern Railway. At present, there is a train between Nagarcoil and Mumbai which runs four days a week. This should be made a daily train, as a number of people from the southern parts of Tamil Nadu are living in Mumbai. Sir, Pongal is one of the most important festivals of Tamil people. This Nagarcoil-Mumbai train may kindly be introduced as a Pongal gift to the people of Tamil Nadu.

Sir, Valliyur railway station is an important station on the Tirunnelveli - Kanyakumari route. This is my native place, and I board and alight at Valliyur station. There I find, the platform is very small and many coaches of trains are away from the platform. The passengers, particularly women and children, find it difficult to board and alight. I, therefore, request the hon. Minister to direct the authorities to extend the platform to avoid inconvenience to passengers.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Please conclude. You have taken six minutes out of the three minutes that you were allotted.

SHRI P. SOUNDARARAJAN: Kindly permit me for another minute, Sir. Within a minute, I will conclude.

The entire Kanyakumari district and a part of Tirunelveli district are under the administrative jurisdiction of the Thiruvanantapuram Division. It will be more appropriate and convenient to the people if it is brought under the jurisdiction of the Madurai Division. This is a long-standing demand of the people of this area.

SHRI VAYALAR RAVI: It is only ten kilometres from Kanyakumari. Sir, it is a wrong proposal and we do not agree. (Interruptions)

SHRI P. SOUNDARARAJAN: No, No. It is more than hundred kms. Sir, Tamil Nadu has remained a neglected State so far; maybe because none from Tamil Nadu has become a Railway Minister for the last few decades. I hope, under your dynamic leadership, the Southern Railway, especially Tamil Nadu, will get its rightful place for development, in the Budget for the year 2000-01.

With these words, on behalf of the AIADMK, I support this Bill. Thank you.

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu) : I would like the Railway Minister to consider one thing. There is a long-standing demand from the people travelling between Tirunnelveli and Nagarcoil. A train was running from Madras *via* Katpadi, Jolarpet, Erode and Madurai. Now, that Kanyakumari train has been stopped. Even if it is not to be restored, I would request the hon. Minister to add 3-4 bogies to the trains running along this route. They can be disconnected at Erode and can be connected to the Madurai train.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Thank you, Mr. Margabandu. Mr. Ranganath Misra, he is not here. Shri Gandhi Azad.

SHRI R. MARGABANDU: There is no quarrel between the AIADMK and the DMK on this issue. *(Interruptions)*

SHRI V.P. DURAISAMY (Tamil Nadu) : For this, she may be allotted more money.

SHRI R. MARGABANDU: I think, Mamataji will note this fact. I request the Railway Minister to accept our request.

श्री गांधी आज़ाद (उत्तर प्रदेश) : धन्यवाद महोदय। मैं इस विनियोग रेल विधेयक का समर्थन करता हूं जो रेल की सेवा एवं प्रयोजन के लिए लाया गया है। भारतीय रेल विभाग यातायात और माल वाहन का सबसे बड़ा साधन है। इसके द्वारा देश के अधिकतर लोग लाभान्वित होते हैं। किन्तु अगर थोड़ी सी दूरदर्शिता से और काम लिया जाता तो और अधिक लोगों को लाभ पहुंचाया जा सकता है। इस संबंध में मैं अपने जनपद आजमगढ़ की व्यथा-कथा से मंत्री महोदया को अवगत कराना चाहता हूं। मैं जिस जनपद -आजमगढ़ से

आता हूं वहां इससे पूर्व इसी सदन में 7 संसद सदस्य थे। वर्तमान समय में आजमगढ़ से 5 सांसद हैं। मैं समझता हूं जहां तक मेरी जानकारी है देश के किसी एक जनपद से इतने सांसद नहीं होंगे। लेकिन खेद के साथ कहना पड़ रहा है कि आजमगढ़ से नई दिल्ली पहुंचने के लिए एक भी ट्रेन उपलब्ध नहीं है और जब से मैं इस संसद में आया हूं, लगातार आजमगढ़ की व्यथा-कथा को सुनाता रहा हूं। लेकिन इस कथा की ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। लेकिन मुझे मंत्री महोदया से पूर्ण आशा ही नहीं उनसे भरोसा भी करता हूं कि वह जरूर इस पर कठोर कदम उठाएंगी। महोदय, इस समय केवल अधिकारियों की अदूरदर्शिता के कारण यह क्षेत्र अछूता रह गया है। बनारस से नई दिल्ली कई ट्रेन आती हैं। इसी तरह मुगलसराय से दिल्ली कई ट्रेन आती हैं। परन्तु थोड़ी सी दूरदर्शिता से काम लिया जाए, बिना कोई बजट लगाए हुए, केवल रास्ता परिवर्तत कर दिया जाए तो यहां के क्षेत्र के लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा मुहैया कराई जा सकती है। मैं इस संबंध में सुझाव रखना चाहता हूं। जो लिच्छवी एक्सप्रेस मऊ से वाराणसी और वाराणसी से इलाहाबाद चलते हुए दिल्ली आती है, अगर उसी ट्रेन का केवल रास्ता बदल कर मऊ से आजमगढ़, शाहगंज और फिर जौनपुर होते हुए इलाहाबाद कर दिया जाए, तो मैं समझता हूं कि उधर से आने वाले लाखों लोगों की समस्या का समाधान हो जाएगा और हम सांसद लोगों को भी जिन्हें 100 किलोमीटर बनारस या 100 किलोमीटर गोरखपुर बाई रोड जाकर के ट्रेन पकड़नी पड़ती हैं, तो हमारी भी समस्या का निदान हो जाएगा।

आजमगढ़ से मुम्बई जाने के लिए कोई ट्रेन नहीं है। गोरखपुर से जो दादर एक्सप्रेस आती है वह वाराणसी होती हुई जाती है। अगर उसका रूट चेंज कर के मऊ से आजमगढ़ और आजमगढ़ से शाहगंज होते हुए फिर जौनपुर से इलाहाबाद कर दिया जाए तो मैं समझता हूं कि इसमें कोई खर्चा भी नहीं आएगा, कोई दूरी नहीं बढ़ेगी और समस्या का समाधान हो जाएगा। केवल दूरदर्शिता से निर्णय लेने का काम है और इससे उधर के लाखों लोग लाभान्वित होंगे।

इसके साथ ही मैं मंत्री महोदया से मांग करना चाहता हूं कि मऊ एक औद्योगिक क्षेत्र है। वहां से लखनऊ लोग हजारों की संख्या में रोजाना आते-जाते हैं। इसलिए मऊ से लखनऊ के बीच एक दैनिक ट्रेन चलाई जाए। रेलवे देश का सबसे बड़ा विभाग है और सबसे ज्यादा कर्मचारी और अधिकारी इसमें तैनात है। जहां तक मेरी जानकारी है अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति का किसी भी स्तर पर कोटा पूरा नहीं है। मेरा अनुरोध है कि उसको पूरा किया जाए।

विभाग में प्रथम और द्वितीय श्रेणी के अधिकारियों की हालत बहुत ही अफसोसनाक है। मैं मंत्री महोदय से आशा ही नहीं पूरा विश्वास करता हूं कि वे इस तरफ अवश्य ध्यान देंगी और आरक्षण पूरा करने के लिए अविलम्ब कदम उठायेंगी।

इसी तरह से जो रेलवे चयन बोर्ड है उसमें एससी/एसटी का सदस्य रखा जाता है अथवा नहीं रखा जाता है? अगर नहीं रखा जाता है तो मेरी मांग है कि रेलवे बोर्ड के सलेक्शन बोर्ड में एससी/एसटी का सदस्य भी रखा जाए। मेरा यह भी सुझाव है कि उसमें और पारदर्शिता लाने के लिए संसद सदस्यों को भी, अगर हो सके तो नामित करने का प्रयास किया जाए। मैं इन्हीं चंद शब्दों के साथ, आशा और भरोसा करता हूं कि मंत्री महोदया हमारी व्यथा-कथा को सुनते हुए जरूर कोई ठोस कदम उठायेंगी। इसी आशा के साथ मैं इस बिल का समर्थन करते हुए अपनी बात को विराम देता हूं। धन्यवाद ।

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity. Sir, the amount of the Appropriation Bill is very small, that is, Rs.30,000/-. Perhaps the Chair was also thinking why to waste time on this. But, I am of the opinion that this is the only opportunity when the Members of Parliament, particularly of this House, can express and represent their grievances through this Bill. Otherwise, they are able to do it only during the course of the Railway Budget. Sir, I have a few suggestions to make as to how we can improve the Railways. If we think in terms of accidents, it is an admitted fact on the part of the Railway administration that most of these accidents are occurring only due to human errors. In this connection, I would suggest that the Railways have a system of training. Sir, Class I, II and III employees are already trained. But, so far as the technical staff is concerned, they are imparted training for ten days. I would suggest that there should be a refresher course for 10 to 15 days for them every three years. Sir, many employees can be accommodated because there are many training centres for this purpose. Sir, there is a hue and cry so far as accommodation for passengers is concerned. Madam Mamataji also knows that. We have suggested that all the metropolitan cities should be connected with our capital city of Delhi by a train which has sitting accommodation for all the passengers. One train should start from Mumbai, another train from Calcutta, the third one from Chennai, and they all should terminate at Delhi. Sir, only sitting accommodation could be provided in these trains so that people need not strive much for reservation. Last week also Madam Mamataji was demanding for more funds. I would

say that there are many divisions. My division is Baroda. It offers a profit of Rs. 800 crores. This division offers the maximum profit among all the divisions to the Railways. If you want to develop an area by introducing some new projects, new railway lines, conversion of old lines into new lines, construction of over bridges, etc., why not 25 per cent of the profit of that division be allotted to that division? They could be completed in one State. It has been the practice of the Railways that, sometimes, some States are offered the cake. I am not criticizing any particular State. But, we found that many projects were introduced without having enough funds.

I would like to bring to your notice that 415 projects of railways are pending all over the country. Out of these, 59 projects are pending right from 1971. They were introduced. They were planned during those days. Out of these 415 projects, 83 projects are meant for laying new lines. I do not know as to how much amount has been spent so far. Sir, out of 83 projects, 60 projects are such projects which were introduced during 1996-97. I do not know what happened to them. I remember a book - you must also be knowing - 'Law in disorder', written in England in 1964 by Anderson, where political leaders used to give promises during the course of the elections. Now, because of the Code of Conduct, that practice has been stopped. But, when they were going in for election campaign, they used to promise that they would do this work and that work and that the same would be finished in a day or two or in a year or two. Nothing could be done. Coming to the point, out of these 83 projects, some were meant to be completed in 1980 itself. I quote an example from my own State. Sir, Kapadbandh-Morasalai work has not been completed so far. There are many projects like this *(time-bell)* Sir, I will not take much time of the House. I will only take a couple of minutes. Though it is relating to my constituency, it is only a general suggestion to the hon. Minister. I agree that it is a worrying aspect to the administration also so far as completion of the project is concerned. My suggestion is, they must take up these projects one-by-one so that they can complete all the projects. Otherwise, with the cost escalation, the Railways will have to spend a huge money. I wanted you to redress my grievances. Sir, I have been demanding for a stoppage of August Krantiki Express at Godhra. You would be surprised to know that when it starts from Mumbai, it stops at Balka, then, after 30 kms., it stops at Surat, then, after 55 kms., it stops at Brajole, and after 60

kms. it stops at Baroda, and, Sir, Godhra is just 80 kms. away. If it starts either from Godhra or from Baroda, it stops only at Kota - a distance of 650 kms. I would say that there is no wastage of time if the train is stopped here. My request is, at least, a stoppage of either a super fast train or an express train must be provided at Godhra. It is the demand of the people. Sir, Jaipur Express has no quota in Godhra. It has no stoppage. At the same time, in many trains, which pass through Godhra, which is a junction station, we do not have either the first class or second class quota. It has never been fulfilled. We have been demanding a lot. I am sorry to say that I have received, till now, six or seven letters from the Department stating that it is not possible to introduce a stop there. And, if any passenger wanted to board a train either in first class or in second class, he has to go to Baroda, which is 82 kms. away from Godhra.

The next point is, there is a workshop in Gohat. It comes under the Western Railway. It is a workshop to carry out repairs to locomotives. I would bring to the notice of this House that the workshop is having infrastructure to accommodate no less than 5,000 workers at a time. It is lying idle since a long time. We have been proposing to re-start this workshop for repairing purposes of wagons and engine-overhauling. Such a huge infrastructure is lying idle where thefts of railway properties are taking place. I would like to request Mamataji to kindly look into it. Sir, it will be good, in the interest of the nation, as it is in an Adivasi area. That is all. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Mr. Prabhakar Reddy, you have got three minutes.

SHRI P. PRABHAKAR REDDY (Andhra Pradesh) : Sir, I rise to support the Appropriation Bill. Sir, yesterday and today, many Members participated in the debate and gave their very valuable suggestions. All the Members, without any exception, have chosen to speak about the safety of the passengers in the Railways. It shows how the hon. Members are concerned about safety, and how the people in this country are concerned about their safety in the trains. If one asks, which should be given top priority, whether laying of new lines or strengthening the existing lines to ensure safety, I do not think anybody will say that the issue of safety should be bypassed, and new lines should be given priority. But the ground reality is different. Unfortunately, what is happening is that, only 1.76% of the

Plan outlay is being allocated for safety-related matters. The unfortunate part is that, even this 1.76% is not wholly spent on safety. Sir, if one goes through the C.A.G. report, it becomes abundantly clear as to how the Railways are not concerned about the safety of the passengers, how they are insensitive to this grave problem. Sir, I will only give you two or three points to highlight that. These are taken from the C.A.G. report. One is that, a meagre allocation of 1.76% is made for safety and there is no induction of reliable technology to detect cracks on the railway tracks. Sir, this is the major cause of accidents and no reliable technology is there to detect the cracks. Ultrasonic flaw detectors and self-propelled ultrasonic rail test cars are not being used extensively. Railways know fully well that the rails, the Bhilai Steel Plant supplies, are of substandard nature. Sir, this is being pointed out repeatedly by the Chief Controller of Railways as well as by the Research Design and Standards Organisation (RDSO), Lucknow. Though these reports are there, the Railway Board is ignoring them and is going ahead and buying these defective material, particularly rail material. Sir, one report says that the cause of the Khanna disaster that has claimed 255 lives is because of the substandard rails supplied by the Bhilai Steel Plant. This point was indicated, it was not as if it was not known. It was reported that the material was not of good quality, but still the material was purchased. Sir, who should be accountable for this? The Railway Board chose to ignore an important aspect that has caused five accidents, and the Khanna accident was the most disastrous accident. Sir, even today, the Railway Board has no separate member for safety. It is entrusted to the member who looks after traffic, who concentrates more on accidents, inquiries and paying compensation. There is no nodal agency for overall safety performance. Sir, when safety camps are conducted, nearly 26% of the staff, particularly station masters, assistant station masters, guards and drivers are abstaining themselves. They do not attend the safety camps that are arranged by the Railway Board.The whole thing shows that it is a very serious problem, but they pay scant respect for such a serious problem, and they do not consider it as a problem at all. If accidents take place, they go there and do rescue operations, that too not perfectly. They pay compensation, and then they forget about it. This is what is happening.

Anybody who boards a train, should have the confidence that he will reach his destination safety and alive with all his limbs intact.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Please conclude.

SHRI P. PRABHAKAR REDDY: Yes, Sir.

But, unfortunately, this is not true. This is a very important matter. I am glad that the hon. Railway Minister, after she took charge, said that she would accord the topmost priority to safety. But by mere declaration and wish she is not going to solve the problem. She should identify the problem. She should address the problem. She should allocate funds and also sensitise the staff. This is very important in solving this serious problem. There must be prioritisation of the safety-related work.

Now, I turn my attention to Andhra Pradesh. If I do not speak about my State, I will not be doing justice.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): If I allow you to transgress the limit, I will not be doing justice to the Chair. Do you want that I should be guilty of that?

SHRI P. PRABHAKAR REDDY: Give me one minute. I will finished.

Sir, Andhra Pradesh is a very prominent State. It is in limelight.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: So far he spoke about Bharat Desam, and now he will speak about the Telugu Desam. Please allow him to speak.

SHRI P. PRABHAKAR REDDY: Sir, the people of Andhra Pradesh have a grievance against the successive Railway Ministers, not against the present Railway Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Madam Minister, you seem to be extremely popular with all the MPs. *(Interruptions)*....

Mr. Reddy, please conclude.

SHRI P. PRABHAKAR REDDY: Sir, only 229 kms. of additional railway line was laid since the Independence. This shows how our State is being ignored. We have 4,258 kms. of line. Two-thirds out of that is still single line.

Then, we have a complaint about insufficient allocation of funds for the projects.I will give you two or three examples. Then, I will conclude, Sir.

The Nalagonda-Macherla line was sanctioned in 1997-98 with an estimated cost of Rs.125 crores, but no allocation has been made so far. Similarly, for the 45-kms. Kakinada-Kothapalli line sanctioned way back in 1995-96, no allocation has been made so far. The Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad 177-kms. line was sanctioned in 1993-94. The estimated cost was Rs.264 crores, but only Rs.21 crores has been spent in these six years. The estimated cost of the Yerraguntla-Nandyal line was Rs.173 crores, but the allocation so far made is only Rs.2 crores. Similarly, for the Muneerabad-Mehboobnagar line, as against the estimated cost of Rs.438 crores, only Rs.4 crores has been allotted.

This is the treatment that is being meted out to us. I request the hon. Railway Minister to do justice to Andhra Pradesh.

With these words, I support the Bill. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Smt. Basanti Sarma. Madam, you have three minutes.

SHRIMATI BASANTI SARMA (Assam): Sir, while supporting this Bill, I would like to express some of the grievances of the people in the North-Eastern region.

Although gauge conversion has been done in Assam, I want to bring to the notice of the hon. Minister that it has been done in a very haphazard manner.

The laying of the new lines on the north bank of the river Brahmaputra, has still remained at the survey stage. On the south bank of the river, the work has been done between Lumding and Silchar It is only making a microscopic progress. Most part of it is at the survey stage. As a result, the people of the Barak Valley have been put to a great inconvenience as they have to catch the train at Lumding to get into the broad-gauge line. My next point is, although the work between Guwahati and Tinsukia has been completed, most of the stations are yet to be upgraded. Many other amenities have also not yet been provided with it.

Thirdly, in Dimapur, which is the only railway-head in Nagaland, nothing has been done so far for its improvement. Even the platforms have not been raised to the specified level till now. Overhead foot bridges have not been constructed in the crowded stations.

Although in the 1978 Budget, the Tuli-amguri section was sanctioned, the work thereon is still to take-off. It is more than two decades now.

Uncertainty hovers over the bridge intended to be constructed over the Brahmaputra at Bagibeel. The hon. Prime Minister himself had laid its foundation-stone. We, the people of Assam, want an assurance as to when its construction work will be taken up.

Last, but not the least, I would like to know the progress on the establishment of the Railway Division at Rangiya. The people had agitated, and are still agitating, for it. Even today, there is a dharna being staged in its favour at the Jantar Mantar. I hope the hon. Minister will take some concrete steps for its establishment at the earliest.

Besides, the North-East has become the dumping ground of the Railways. What I mean to say is that old broken bogies are used in the coaches. No drinking water facilities are there. Coaches have to go without lights and other amenities. There is also late running of trains in this area. Even the Rajdhani Express hardly runs on time and it reaches its destination very late.

Sir, through you, I would request the hon. Minister to look sympathetically into these problems of the people of the North-East.

Lastly, since Guwahati is no longer a safe area, for security reasons, I would suggest that the arrival timing of the trains there should be during the day.

श्री सतीश प्रधान : उपसभाध्यक्ष जी धन्यवाद। मैं 6 मुद्दों के ऊपर आदरणीय मंत्री जी का ध्यान आपके जरिए दिलाना चाहता हूं। उपसभाध्यक्ष जी, मैं थाने से आता हूं और रेलवे के इतिहास में थाने का बहुत महत्व है। जब हिंदुस्तान में रेलवे शुरू हुई तो रेलवे मुम्बई से निकलकर पहले थाने में आकर रुकी थी। लेकिन रेलवे के इतिहास में सिर्फ इतना ही थाने के लिए महत्व रह गया कि हम सब बार बार सब जगह जाकर इसका जिक्र करते हैं। लेकिन रेलवे का थाने की तरफ बिल्कुल ध्यान नहीं है! थाने रेलवे स्टेशन पुराने जमाने में जैसा था आज की तारीख में भी वैसे ही है। उसका रीमाडेलिंग प्लान बन चुका है, फाउंडेशन स्टोन भी बिठा दिया गया था जब सुरेश कलमाडी जी रेलवे के राज्य मंत्री थे लेकिन उसके बाद से आगे कुछ बढ़ोत्तरी नहीं हुई है। मैं मंत्री जी से विनती करूंगा कि इस विषय पर जरा ध्यान दें और जल्दी से जल्दी इस रेलवे स्टेशन के रीमाडलिंग के प्रोग्राम का काम शुरू करें। दूसरी बात,

थानेसर के बहुत सारे जवानों की एक डिमांड है। थानेसर, थाने में ही एक टाउन है। थाने एक डिस्ट्रिक्ट प्लेस है, जिला है और साथ साथ में इंडस्ट्रियल टाउन भी है। तो थानेसर में हिंदुस्तान के सब जगह से, कोने-कोने से आकर लोग बसे हैं और इंडस्ट्री के जरिए से हिंदुस्तान में सब जगहों से उनका सम्पर्क है। बहुत सारी गाड़ियां थाने स्टेशन से दौड़ती निकलती जाती दिखाई देती हैं लेकिन थाने स्टेशन पर रुकती नहीं हैं। 1992 से लेकर अभी तक मैं इसका जिक्र करता आया हूं लेकिन थाने स्टेशन पर गाड़ियां रोकने के लिए रेलवे अफसरों को क्या आपत्ति है यह मुझे समझ में नहीं आता है। मैं आपसे प्रार्थना करूंगा कि इस विषय पर भी जरा आप ध्यान दें, गौर से ध्यान दें। इसकी बड़ी आवश्यकता है। सर, रेलवे में रिक्रूटमेंट का मुद्दा भी बहुत महत्वपूर्ण है। मैं इस विषय में माननीय सदस्यों से निवेदन करूंगा कि वह अपने क्षेत्र की भी कुछ सोचें। सर, शिव सेना का जन्म भूमि पुत्रों के लिए हुआ, हम ने भूमि पुत्रों के हक की लड़ाई शुरू की। रेलवे ने और केन्द्र सरकार ने यह बात मान ली है कि रेलवे का सभी कारोबार त्रि-भाषा सूत्र के अनुसार होगा । लेकिन आज की तारीख में रेलवे का इस ओर पर्याप्त ध्यान नहीं है । रिक्रूटमेंट के बारे में स्थानीय भाषा में एडवर्टाइजमेंट नहीं दिया जाता है। रिक्रूटमेंट टेस्ट या इंटरव्यू के लिए रीजनल सेंटर पर बुलाया जाता है। मुंबई के आदमी को भोपाल में बुलाया जाता है और वहां उसे हिंदी या अंग्रेजी में क्वेश्चन पेपर दिया जाता है। उसे क्वेश्चन पेपर त्रि-भाषा सूत्र के अनुसार नहीं दिया जाता है। इस विषय में भी ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है और रेलवे के अधिकारियों को निर्देश देने की आवश्यकता है कि किसी भी हालत में आप को केन्द्र द्वारा स्वीकृत त्रि-भाषा सूत्र के अंतर्गत ही काम करना है। फिर रिक्रूटमेंट का एडवर्टाइजमेंट अखबार में देना बंद कर गजट में निकाला जा रहा है जिस की पूरे महाराष्ट्र में सिर्फ 700 कॉपीज निकलती हैं और उस में भी पूरी जानकारी नहीं मिल पाती है। महोदय, यह मैं महाराष्ट्र की बात बता रहा हूं। मैं वहां एडीक्वेट नंबर में कॉपीज भेजे जाने की मांग करता हूं ।

सर, मैं वर्ष 1992 से एक और बात का जिक्र करता आ रहा हूं । जब रेलगाड़ी किसी आपत्ति के कारण बीच में रुक जाती है, दिल्ली से कलकत्ता या चेन्नई के लिए जब कोई पैसेंजर निकलता है और जब दो स्टेशनों के बीच में गाड़ी रुक जाती है तो उसे पता नहीं चलता है कि गाड़ी क्यों रुकी है। अब यह गाड़ी अपने डेस्टीनेशन पर कब पहुंचेगी, इस विषय में भी जानकारी नहीं मिलती है। इसके लिए मैं मांग करता हूं कि ड्राइवर या कंडक्टर के जरिए हर डिब्बे में एनाउंसिंग सिस्टम का बंदोबस्त होना चाहिए ताकि सभी यात्रियों को पता चले कि गाड़ी क्यों रुकी हुई है। अभी ड्राइवर और गार्ड को इस बात का पता रहता है। इस के लिए वायरलेस सेट्स हैं और कंट्रोल रूम से कांटैक्ट करने की आवश्यकता होती है। यह बात भी मान ली गयी है । सुरेश कलमाडी जी जब विभाग में थे तब यह बात मान ली

गयी थी, लेकिन अभी तक वह काम भी स्पीड से आगे नहीं जा रहा है सर, आखिर में एक बात रेल गाड़ियों के मेंटेनेंस के बारे में बताना चाहूंगा। मंत्री जी, परसों चंडीगढ़ जाने वाली गाड़ी में आग लग गयी थी । ऐसे ही इंद्राणी गाड़ी में भी आग लग गयी थी। मैं ने इस विषय में जगह-जगह घूमकर और रेलवे कामगारों के साथ बैठकर बातचीत कर पता करने की कोशिश की और इस विषय को समझने की कोशिश की तो पता चला कि ब्रेक गाड़ी में लगे हुए हैं। सर, हम चैन खींचते हैं, लेकिन वहां लगे वॉल्व में सिगरेट की डिब्बी का कागज रख दिया जाता है और फिर आप जितनी भी चैन खींचिए, वैक्यूम ब्रेक काम नहीं करेगा। वह उधर ही चिपका रहेगा और वैक्यूम बाहर नहीं जाएगा जिस कारण गाड़ी भी नहीं रुकेगी। यह मोडस ऑपरेंडी जो कामगार लोग करते हैं, उस पर भी ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है और इस पर रोक लगाए जाने की आवश्यकता है। सर, आखिरी बात, जो छोटी सी है, मैं कहना चाहूंगा कि हम इक्कीसवीं सदी में जा रहे हैं और यहां हम बात कर रहे हैं रेलवे की, तो मंत्री महोदया आप इस विषय पर सोचें कि आज दुनिया में काफी स्पीड से ट्रेन चलना शुरू हो गई हैं। आज दुनिया में 500 किलोमीटर से ज्यादा की रफ्तार से गाड़ी चल रही हैं, गाड़ी में झटके नहीं महसूस होते, वह हवा की तरह स्पीड से चलती हैं और यह मैगनेटिक फील्ड के ऊपर चलती हैं। क्या हम कभी इस विषय पर सोच सकेंगे। मुम्बई-दिल्ली, मुम्बई-कलकत्ता, मुम्बई-चेन्नई, जो महत्वपूर्ण रूट हैं, जहां ट्रैफिक ज्यादा है, वहां लोगों की सुविधा के लिए आप इस विषय पर सोचें। इतना ही मेरा कहना है।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं कोशिश कर रहा था कि समय पर अपनी बात खतम करूं, लेकिन थोड़ा सा ज्यादा समय हो गया। आपका धन्यवाद ।

SHRI RAMACHANDRA KHUNTIA (Orissa): Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to speak on this Bill. Sir, you have rightly said that the amount involved is Rs. 30,000/-. You have also said that Mamataji is a very popular leader. Probably, the Government is afraid of giving more money to her because she can utilise the money properly. Probably, Rs. 30,000/- is the only money available which is not adequate for a department like the Railways. At the outset, I would like to express the gratitude of the State of Orissa towards the Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee, because she has taken appropriate steps at the time of the super cyclone for the restoration of the railway traffic and for sending goods free of cost. Sir, as you know, Orissa is a backward State and the Ministry of Railways has deliberately neglected the State of Orissa. Neither they have given more money to the on-going projects nor have they given any money for the new projects. While the annual Budget does not include any railway

project for Orissa, a look at the paltry financial provision in the Budget for the ten on-going projects in the State would underline the Vajpayee Government's attitude of utter indifference towards the State. One could only conclude that these on-going projects would actually turn out to be ever-going if the sanctions for the year 1999-2000 are viewed against the total project costs. The total cost of the railway project, Daitari-Banspani is around Rs. 402 crores but the actual provision is Rs. 32 crores. The same is the case with various other projects, that is, Khurda-Bolangir project, Angul-Sukinda project, Haridaspur-Paradip project, Lanjigarh-Junagarh project, Rupsa-Bangiriposi project, Nuapada-Gunupur project, Talcher-Gopalpur project, Jeypore-Malkangiri project. All these projects are going on but they could not get the required budgetary support for their completion. If you analyse Orissa's railway network, you will find that it still remains poor and has 2,002 kms of rail route. Bihar has 5,309 kms of rail route, Madhya Pradesh has 5,869 kms of rail route, Andhra Pradesh has 5,223 kms of rail route and West Bengal has 3,816 km of rail route. The railway line has not been electrified in the State of Orissa though a project to this effect was started five years back. Even the main lines could not be made a double line. It is expected that the Cuttack-Puri-Sambalpur double line would be completed immediately.

Sir, as you know, the then Prime Minister, Shri H.D. Deve Gowda, had inaugurated the eastern zone in 1996. Though the State Government has given the land and constructed houses, I am sorry to inform the House that the creation of the eastern zone, which was the demand of the people of Orissa for a long time, has not been accepted till today.

Now, I come to the question of new trains. Sir, the Rajdhani Express, which is going to Bhubaneshwar is only for two days in a week. We demand that it should either run everyday or for five days in a week. The Rajdhani Express is now going *via* Calcutta. We request that it should directly come to Delhi so that four to five hours can be saved and the people can reach within a limited period. Now, I come to the Shatabdi Express. Now, the Government has started the Shatabdi Express to many State capitals. But it has not been started to Bhubaneshwar. Even the Utkal Express and some other trains which are going, are taking the maximum time. It seems that sometimes, the compartments which have been damaged, the engines which are not working well and the trains which are going to Orissa are not of the standard in comparison to other trains. It is

clearly seen that the Orissa State is being deliberately neglected by the Railway Department of the Government of India. The same is the situation in respect of the stations, the platforms and the passenger amenities. Although from the South-Eastern Railway they are earning more money, which also comes from Orissa through transportation of goods like coal, nickel and aluminium, although they are getting more money from Orissa, they are not spending an equal amount of money on the passenger amenities and the development of railway projects concerning Orissa.

Sir, there was a demand to connect the railway line from Jajpure which is called Navigaya, to Dhamara. That is the most important place. Sir, I can give one suggestion about the Dhamara project that is coming up. If the railway line can be connected from Jakhpura to Dhamara port via Jajpur and Akandlamani, that is another holy place of Orissa, that would be economically viable and the railway connections can also be given to holy places like Jajpur and Akandlamani which are two central places of our States.

Sir, I want to tell you one thing more which is also very important and that is about the railway safety, and I have been informed that the people who are affected by the Gaisal incident have not yet got the compensation. One of the grey areas of the Indian railways is the alarming increase in disasters or loss of life. The recent disaster of Gaisal took around 400 lives and made 600 persons injured. Compared to that, actually 1,300 persons had lost their lives, 2,600 persons were injured. The Railway Department reported 900 cases of derailment during the last three years. The rail traffic was disrupted for 16,476 hours. These figures speak up the safety and passenger comfort-consciousness of the railways. The main causes reported were - human failure 163 times, equipment failure 22 times, sabotage and incidental 3 cases. The Government has not yet come forward with any plan to tackle the situation and to ensure the safety and security of the millions of passengers who are travelling in the trains. At the time when Madam Railway Minister took over as Railway Minister, she proclaimed that she is having a master plan to control these incidents for the safety of both railway tracks and passengers, but I think, till today, nothing could be achieved. Maybe, it is due to the Budget constraints. But, about Madam Mamata Banerjee, everybody feels--and it is my opinion also--that she is very dynamic and she is trying her best to give greater service to the Railway Department and to the people. I hope, she will also try her best to

see that the safety of the passengers is ensured. As she belongs to a neighbouring State, West Bengal, she must realise the difficulties faced by the Orissa people. I expect that during her time, the projects will be completed. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): There are two speakers. Mr. Suresh Keswani. It is nice to see you coming down from the plane to the train.

SHRI SURESH A. KESWANI (Maharashtra): Yes, Sir. I thank you, Mr. Vice-Chairman, for giving me the opportunity to speak. I wish to speak about certain basic issues involved. One would concede that the total function of the railways would be determined by the length of the total railway track that we have in the country, together with the total rolling stock or the number of compartments and the number of engines that are going to roll on the tracks. To maximise productivity, to have optimum productivity, it is commonly understood that if we have greater utilisation of the existing stock on the existing track, our total production goes up significantly. Now let us see how we have been utilising the railways. We have certain given functions like transportation of crude oil, which must take place, on a regular basis, from the source to the refineries and from the refineries to the manufacturers of petroleum products, which must, on a daily basis, find their way to the consumers. Similarly, we have foodgrains which we grow in certain areas, and these are our food granaries. From there we must transport foodgrains to our godowns and from the godowns to the consuming public. This is a function which the railways must necessarily do. Similarly, we have iron ore, which must go from the mines to the steel plants, and from the steel plants to the consuming public. Identically, we have clinkers, which must go to the cement plants, and from there to the consumers. These are some of the infrastructure requirements which the railway network is supposed to provide and is supposed to go on doing silently. But I don't find anybody ever talking about it in the House. On the other hand, this transportation takes at a certain given speed. In the remainder of the time, we have to adjust the passenger traffic.

Now, let us see how we go about handling the passenger traffic. We have populist demands coming up. Everytime we have a new Minister, a lot of demands are made. Whenever we have Shatabdis, August Krantis, Rajdhanis and various other faster and faster trains, we don't realise that in

the process, we are jeopardising the maximum utilisation of the available track, available equipment and the scarce finance that we have with us. We are constantly creating a mismatch between passenger traffic and goods traffic. In the process, we are having a lopsided development of our railways, lopsided use of our equipment and lopsided benefits accruing to us from the scarce resources, that we have. I would like the hon. Minister to kindly consider the ways and means to rationalise and optimise the available resources as that alone is going to reduce the number of accidents that are taking place all the time. It is not just an equipment failure, it is not just a human failure, but it is a failure in our planning. It is a failure in our thinking. It is a failure in our priorities. If we handle things in a more rational way and in a more correct way, without responding to the continuing populist demands in this House, or, elsewhere, I am sure we are going to achieve better results. Our railways are capable of producing much more than what they are doing now. We are capable of upgrading our technical levels in the railways significantly. But our entire talent, our entire time and all our resources are getting underutilised because of the mismatch we have created. Thank you for allowing me to speak on this issue. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN(SHRI ADHIK SHIRODKAR): Thank you. The last speaker is Mr. Darda ...*(Interruption)*...

SHRI BALWANT SINGH RAMOOWALIA (Uttar Pradesh): Sir, I will just take five minutes. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): There is the reply by the hon. Minister and there is an Half-an-hour Discussion also. I don't mind sitting up to 8 o'clock.

श्री विजय जे0 दर्डा (महाराष्ट्र) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, ममता जी के रेल मंत्री के बनने के बाद में देश की जनता इन्हें फायर बहन के नाम से जानती है। सामान्य आदमी के लिए वह हमेशा लड़ती रही हैं। अब जब आपने रेल मंत्रालय का कार्यभार संभाला है तो सामान्य जनता की अपेक्षा निश्चित रूप से बढ़ी हैं। मैं कुछ छोटे उदाहरण आपके सामने रखना चाहूंगा। रेल सामान्य जनता के प्रवास का एक साधन है और उन्हें ही उसमें बैठने के लिए जगह नहीं मिलती है, आरक्षण नहीं मिलता है, उसमें पीने के पानी की व्यवस्था नहीं होती है। हम फर्स्ट क्लास एसी में भी देखते हैं तो उसमें भी जो पीने का पानी रहता है उसकी क्वालिटी अच्छी नहीं होती है। वह गंदा पानी होता है। जो टायलेट्स हैं, उनकी भी हालत

बहुत खराब है, प्लेटफार्म की हालत भी बहुत खराब होती है, चारों ओर गंदगी ही गंदगी नजर आती है। हम लोग अगली सदी में जाने की बात करते हैं। अभी हम लोग चर्चा कर रहे हैं कि दुनिया के अनेक देशों के अंदर 200, 300, 400, 500, 700 की स्पीड से ट्रेंप्स दौड़ती हैं और हमारा भी यह लक्ष्य है। किंतु उस लक्ष्य को प्राप्त करने से पहले हमारी जो छोटी-मोटी सुविधाएं हैं, उनको भी अगर हम पूरा नहीं कर पाते हैं तो इसका उत्तर खोजने की आवश्यकता है, ऐसा मुझे लगता है। अनेक युवक, स्कूल में जाने वाले, कालेज में जाने वाले, नौकरी पर जाने वाले जो हैं, उनके लिए भी रेलों के अंदर सुविधाएं नहीं होती हैं। महिलाओं की हालत तो और भी बदतर होती है। जिस ढंग से उन्हें प्रवास करना पड़ता है, उसमें उन्हें बहुत असुविधा होती है, उनके लिए कोई सुविधा नहीं है। मैं एक किस्सा आपको बता रहा हूं। नागपुर से मुम्बई का जहां पर प्रवास हो रहा था, सारे पैसेन्जर्स के सामने लोग आते हैं, चेन खींची जाती है, उनको छेड़ा जाता है और उसकी कोई शिकायत भी नहीं हो पाती है क्योंकि रेलवे पुलिस उनकी शिकायत को लिखती ही नहीं है। रेलवे में सुविधाएं देने की बात कही जाती है, सेफ्टी की बात कही जाती है। वहां पर बहुत थेफ्ट होते हैं। क्या यह सत्य है कि कई ट्रेन्स के अन्दर रेप्स की वारदात हुई हैं, बलात्कार की वारदात हुई हैं और जिनका नोटिस तक नहीं लिया गया है ? क्या यह सत्य नहीं है? रेल में पैसे के लिए लोगों का खून करके उनको वहां पर फेंक दिया जाता है और उसका कोई नोटिस नहीं लिया जाता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदया से जानना चाहता हूं कि क्या इन बातों की जानकारी उनको है या नहीं है ? आपके द्वारा इस मंत्रालय का कार्यभार सम्भालने के बाद हमारी उम्मीदें फिर से जगी हैं। मैं महाराष्ट्र से आता हूं और वहां पर एक यवतमाल जिला है, जो आदिवासियों का है। करीब डेढ़ सौ साल पहले वहां पर एक नेरो गेज रेल लाइन आई थी और वह आज भी चल रही है। कई बार इस संसद में सवाल उठाया गया कि उसको नेरो गेज से ब्रॉड गेज लाइन में बदल दिया जाए। एक बार हमारे एक मुख्य मंत्री जी ने कहा था कि विजय अगर तुम्हें वहां रेलवे लानी है तो या तो तुम्हें **प्रधान** बनना पड़ेगा या रेल मंत्री बनना होगा। मैं आपसे अनुरोध करता हूं क्योंकि वह कॉटन का एरिया है, वह ऐसा इलाका है कि अगर वहां पर रेलवे नहीं आती है तो उस एरिया का डेवलपमैंट नहीं होगा और वहां की समस्याओं का समाधान नहीं हो पाएगा। दूसरी बात, मैं यह पूछना चाहूंगा कि ऐसा कहा गया है कि सांसद एसी फर्स्ट क्लास में सफर कर सकते हैं, उनके आरक्षण की व्यवस्था है। मैं अपना ही उदाहरण देना चाहूंगा कि उन्होंने मुझे दो बार इस सुविधा से डिनाई कर दिया और कहा कि स्टेट मिनिस्टर्स जो हैं उनको प्रायोरिटी होने से यह सुविधा सांसद को नहीं मिल सकती। अगर आप यह सुविधा चाहते हैं तो यहां पर डिब्बे बढ़ने चाहिएं या सुविधाएं बढ़नी चाहिएं। तीसरी बात, मैं आपके सामने यह रखना चाहूंगा कि अगर यह सुविधा सांसद को नहीं

मिल सकती है तो उसके बारे में पूरी जानकारी मिलनी चाहिए कि यह सुविधा जगह होने पर ही सांसद को दी जाएगी। मैं मानता हूं कि यह रेल भारत सरकार की है, यह हमारा वाहन है, जैसे रोड ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन्स की बसों में उनके एमएलऐज को प्रायोरिटी होती है। वैसी ही प्रायोरिटी इसमें सांसदों को भी मिलनी चाहिए। आपसे एक गुजारिश और है कि यवतमाल जिले का स्थान है और उस स्थान पर.....(**समय की घंटी**).....सर, बस एक और मिनिट लूंगा। मल्होत्रा जी की पार्टी का होने से मुझे शायद ज्यादा समय मिल जाएगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर) : काफी वक्त लिया गया है ।

SHRI JAYANT KUMAR MALHOUTRA (Uttar Pradesh) : Time is available, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): I am quite aware that time is available. Stop watch is there. Please conclude.

SHRI VIJAY J. DARDA: Thank you, Sir, I will try to finish it in one minute. वहां पर अगर कम्प्यूटर आरक्षण की सुविधा हो जाए तो वहां से 80 किलोमीटर की दूरी पर बडनेरा है और 70 किलोमीटर पर वर्धा है, वहां लोगों को जाकर आरक्षण करवाना पड़ता है तो कम से कम इतनी सुविधा भी अगर मिल जाए वर्धा है, वहां लोगों को जाकर आरक्षण करवाना पड़ता है तो कम से कम इतनी सुविधा भी अगर मिल जाए कम्प्यूटर रिजर्वेशन की तो इससे लोगों को सुविधा होगी। महोदय, मैंने ज्यादा समय लिया उसके लिए माफी चाहूंगा। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री अधिक शिरोडकर) : श्री रामूवालिया । रामूवालिया जी, आप आखिरी स्पीकर है और मैं आपको बताना चाहूंगा कि पांच बजे शोर्ट डयूरेशन डिस्कशन, हाफ एन हावर डिस्कशन है, मंत्री महोदय का जवाब है, इन सबको मद्दे नजर रखते हुए आप बोलें।

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया : सर, आज तक तो हमने हुक्म अदूली की नहीं फिर आज कैसे करें? इतने बरसों से पार्लियामेंट में लोग हैं, इधर भी और उधर भी। सर, बहुत मेहरबानी। रेलवे के मामले में जब भी बरसों से हमने बहस सुनी तो हर आदमी अपनी तकलीफ का जिक्र करता है, लेकिन कुछ चीजों को, हकीकत को मान लेना चाहिए और कुछ कड़वी सच्चाई है कि इस देश में रेलवे के पास उतना पैसा भी नहीं है, धन शक्ति भी नहीं है और रेलवे की जिम्मेदारी बहुत है। बहुत जगह पर सोशल आब्लीगेशन है। इस देश के 40 प्रतिशत लोग गरीबी रेखा के नीचे हैं , उनके प्रति भी जिम्मेदारी है और साधनों की कमी, बढ़ती हुई आबादी का बोझ और देशद्रोही ताकतें, या ध्यानआकर्षण करने वाले, एजिटेशन करने वाले लोग जब भी वक्त मिलता है तो रेलवे को निशाना बनाते हैं। पटरी उखाड़ देना

और ट्रेनों में बम फेंकने से नुकसान होता है। लेकिन इन सबके बावजूद सरकार को समस्त देश का संतुलित विकास करने की अपनी नीति और नीयत को आगे बढ़ाते हुए कुछ चीजों को और गहन और विशेषकर प्राथमिकता देकर सोचना चाहिए। मिसाल के तौर पर ऐसी स्टेट जो बार्डर पर हैं, उपसभाध्यक्ष महोदय, जो सेंसेटिव क्षेत्र हैं, देश की सिक्योरिटी के मामले में, देश के ऐसे क्षेत्रों की ओर विशेष ध्यान दिये जाने की जरूरत है। जहां तक पंजाब का मामला है, पंजाब के बार्डर पर कभी भी झगड़ा हो सकता है। पाकिस्तान के साथ जरूर होता रहता है। हमारे और पड़ोसी भी हैं लेकिन पाकिस्तान अधिक होस्टाइल है इसलिए पंजाब की ओर ध्यान दिया जाना चाहिए। पंजाब के बारे में मैं तीन चीजें मंत्री जी से कहूंगा। एक तो पंजाब बार्डर स्टेट है इसलिए उस तरफ रहने वाले लोगों को भय है कि वहां अस्थिरता आ जाएगी तो इससे देश में भी काफी अस्थिरता हो सकती है क्योंकि देश के विभिन्न भागों में बहुत सा अनाज पंजाब से आता है। मुझे दुख है कि पंजाब में पचास वर्षों में पंद्रह किलोमीटर से ज्यादा रेलवे ट्रैक नहीं दिए गए हैं। कितने समय से यह कहा जा रहा है कि लुधियाना-चंडीगढ़ रेलवे लाइन बिछा दी जाएगी, मैंने तो इस विषय में ज्यादा प्रश्न किए ही नहीं हैं। पंजाब में काफी अनाज जमा पड़ा है, इस विषय में खाद्य मंत्री जी से भी बात हुई थी कि अनाज ले जाने के लिए हमें ट्रेन्स चाहिए। चण्डीगढ़ जो कैपिटल है अगर उसे ट्रेन से जोड़ दिया जाए तो वहां के लोगों को काफी राहत मिलेगी ।

एक बात माइग्रेटरी लेवल के बारे में थी। बिहार से, उत्तर प्रदेश से लोग भारी तादाद में आते हैं। उनका आना-जाना लगा रहता है। इस संदर्भ में मैं मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि लुधियाना-चण्डीगढ़ लाइन को जल्दी कम्पलीट किया जाए । एक और ट्रैक बिछाने की ओर विशेष ध्यान देना चाहिए । माइगेटरी लेवल को देखते हुए और ट्रेनें चलाई जाएं । कलकत्ता में जो पंजाबी बसते हैं, वे माननीया मंत्री जी से भी मिले थे कि पहले कुछ ट्रेनें कलकत्ता से पंजाब की ओर चलती थीं वे आपके आने से दो-तीन महीने पहले ही बंद हो गईं, यदि यह सुविधा फिर से बहाल हो जाए तो इसका श्रेय आपको जाएगा । इन्हीं शब्दों के साथ मैं उपसभाध्यक्ष महोदय का मान रखते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): May I have the sense of the House? The Minister of Railways has to reply to the debate. Then we have Half-An-Hour Discussion to be raised by Dr. Raja Ramanna. The List of Business says that Half-An-Hour Discussion has to be taken up at 5 p.m. or as soon as the preceding items of Business are disposed of. If I sense it right, Half-An-Hour Discussion should get the priority. But let us have the reply of the Minister first. We will have the reply of the Minister first.

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Sir, everyday, we are changing it. It is scheduled at 5 o'clock. Let us have it at 5 o'clock. Even small things we are changing everyday. This is not good. Let us not go on doing like this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): May I have the sense of the House? Should we take upHalf-An-Hour Discussion first?

SHRI JAYANT KUMAR MALHOUTRA: Sir, it is listed that it should be taken up at 5 o'clock. This discussion must start at 5 o'clock. I don't think the House can overrule what has already been declared.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Sir, may I make a submission? There will be some continuity. We have discussed the Appropriation (Railways) No. 4 Bill, 1999 at length. Many Members were given an opportunity to speak. The Minister is waiting to respond. Once it is over, we can take up the other business. There is no question of leaving the other business.

SHRI JIBON ROY: Sir, the Minister also requires some time.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): I am ready.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): She is ready.

DR. RAJA RAMANNA (Nominated): Sir, let us take up Half-An-Hour Discussion first. The allotted time has already exceeded...*(Interruptions)*.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Dr. Ramanna, the time allotted has not exceeded because of my repeated requests. Can we do one thing? Since the hon. Minister has been attending this House for the last three days at the cost of other work, let us complete it first. Dr. Ramanna, I am sure you would not mind it.

DR. RAJA RAMANNA: I am happy if that is what you feel.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Thank you for your cooperation.

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Sir, I am grateful to you and to all the hon. Members for allowing me to reply now, especially when there is a Half-an-hour Discussion to be taken up. I would tell all the hon. Members, elders and youngsters, especially,

that the Railways is a big Department, and so many people are waiting to meet me. I am here in this House for the last two to three days, and that is why he has allowed me to reply. I once again express my gratitude to the Chair and to the hon. Members for this gesture.

Sir, I welcome all the fruitful suggestions of the hon. Members, and also their piece of advice, their suggestions as well as their constructive criticisms. I don't differ with any of them. First, I want to congratulate the initiator of this debate, Shri Janardhana Poojary. I am really grateful to him for initiating this debate. Twenty-three Members, including Shri Janardhana Poojary, have taken part in this debate. I can mention the names of all these hon. Members. But, to save time, I would only say that so many questions -- I must say, important questions -- have been put by them. From the core of their hearts, the Members have raised several issues. I appreciate their concern as a common citizen of this country. I consider myself a commoner, and that is why I say that the grievances are very genuine ones. I have noted down the suggestions given by all these hon. Members.

Sir, it is a fact that this year, especially, and the next year, we have some problems from the economic point of view, from the security point of view and from the safety point of view. But, I believe, we have to fight a battle from the grassroots; the Railways always reach the grass- roots. You will appreciate that passengers all over the country travel by 7,500 passenger trains every day and we have 7,000 stations. Altogether, 12 million people are travelling by railways. The Indian Railways is the second largest Railway in the world, and if we consider it from the passengers' point of view, then, our position is No.1. But the problem is, today, we are lagging behind. I would like to cite the case of Gandhiji. Gandhiji, in his lifetime, loved to travel by train. That is a reminder to us. We remember Gandhiji because of his good teachings regarding customer service. I quote Gandhiji, the father of the nation. He said, "A customer is the most important visitor on our premises. He is not dependent on us. We are dependent on him. He is not an interruption to our work. He is a purpose of it. He is not an outsider in our business. He is a part of it. We are not doing him a favour by serving him. He is doing a favour by giving us an opportunity to do so." I would like to make this the guiding principle for the Railways and the Railway employees.

In Indian Railways, we have 16 lakhs of employees. This year we have to get Budgetary support to the extent of Rs.5,000 crores, in view of the Pensioners' Scheme recommended by the Fifth Pay Commission. This is an additional expenditure which has been incurred this year. You will also appreciate that because of the diesel hike, by March, 2000, the Railways would suffer a loss of about Rs.900 crores. I appreciate the sentiments expressed by the hon. Members. They are people's representatives. They come from different parts of the country. Their demands are genuine. Their grievances are genuine. But the problem is that we need Rs.22,000 crores to clear all the pending projects. For gauge conversion, we need Rs.9,000 crores. We need money for doubling of the track, for electrification and so many other development projects. It is not that I am crying for money. I do not want even a single pie for myself. Sir, the Indian railway system is such that it unites the families; it unites the country. People from different parts of the country travel by Indian railways. If a Rajasthani is travelling in a train, you have beside him a Keralite also travelling in the same train. If you have a Punjabi travelling in a train, you also have a Bihari sitting beside him. You have somebody from U.P. travelling along with a person from Jammu and Kashmir, West Bengal and so on. So, the Indian Railways can unite all these families together. That is why I am proud of the Indian Railways. But, what is the problem today? We are lagging behind. I must admit this fact. Many friends requested me to go and lay the foundation stones for various projects. But I said, "No. Before planning takes place, it wouldn't be proper for me to lay the foundation stones". I find that many projects are pending. Merely political commitments cannot solve the problems. The commitment has to come from one's heart. You have to first see to it that the existing facilities improve. Those facilities have to be restored. Coaches are not in good condition. That is true. As some hon. Members have mentioned, drinking water is not available; that is true. Some hon. Members mentioned that there was no cleanliness. That is also true. After I took charge, my first priority was to see to it that the safety aspect was taken care of. That was why, after a period of fourteen years, I convened a meeting of the DRMs so that a message went to them that they took care of this aspect. I convened a meeting of the GMs of Railways throughout the country. I met the GMs even. We need money and we also know that the Government cannot give us adequate financial support because it has to take care of many other

requirements. We have to stand on our own legs. We have to exploit our commercial potential. That is why I called a meeting of so many public sector organisations. I met the private sector people also. I convened a meeting of the ASSOCHAM, the FICCI, the CII. I have already set up a task force and this task force will go into all the details. Sir, railways do not operate in a particular area only; railways operate in every area. So, we have to review each and every area -- from signals to passenger amenities, from safety to security, reservations and so on. That is why negotiations are going on and discussions are going on. One may ask why I am saying all these things. Sir, everybody wants introduction of new trains. Everybody wants more facilities. In my Supplementary Grants, you will see that out of 24 works, 15 works pertain to safety alone. I am only stating the facts. We had the problem of unmanned level crossings earlier also. This is nothing new. But, Salimji, shall I tell you something for your information? Earlier, the unmanned level crossings were...

SHRI MD. SALIM: 24,000, Madam.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Those are unmanned. But the question is whether the priority has been given earlier or not. If I look at the records, it shows -- of course, for this year -- that we have taken up conversion of a total of 469 unmanned level crossings into manned crossings. Earlier, the details were not mentioned. When I saw that there are about 40,000 unmanned level crossings, I was surprised. Then, I said, "After 50 years of our Independence, out of these 40,000 unmanned level crossings, we should have taken up at least 24,000. If it is not done, then where is the safety and security?" That is why, as a token gesture, we have taken up these 469 unmanned crossings. But, there are 4,000 areas where the situation is very grave. That is why we have requested the Members of Parliament that if they can provide money for one unmanned level crossing from the MPLAD scheme, then the Railways will provide the M.Ps. money for another unmanned level crossing free of cost. It is needed for the development of the country. Sir, we took up this issue with other organisations also. They are willing. Shri Salim said that this Supplementary Demands of Rs.30,000 is not needed. It is customary and an established convention that every year, we come before the Parliament with Supplementary Demands for Grants. He wanted to know the need for this Rs.30,000. I want to clarify it. Sir, it is not being done only this year; it is done every year. It is a customary Parliamentary Business and it is an

established convention. For example, in 1994, it was Rs.11,000. In December, 1995, it was Rs.60,000. In December, 1996, it was Rs.170 odd crores because, at that time, the Government gave special support to the Railways. In 1997, it was Rs.45,000. In December, 1998, it was Rs.29,000, and this time it is Rs.30,000.

Sir, to give importance to the safety aspect, I said that out of 24 works...

SHRI MD. SALIM : I asked about the road fund. Have you asked something from the Government out of the amount collected by levying cess on diesel?

KUMARI MAMATA BANERJEE : Is it proper for me to disclose all these things before the Budget? Sir, we are discussing the Appropriation Bill now. There is a difference in saying something and doing something.

SHRI NILOTPAL BASU : It was there in the last year's Budget. It was supposed to come to you.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Sir, you will appreciate that there is a difference in saying something and doing something. We are doing something. That is why...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Mr.Salim, every minute costs.

KUMARI MAMATA BANERJEE : You will appreciate that this is being implemented. Sir, I said that out of these 24 works, we have taken up 15 works relating to safety. The Lok Sabha has already passed this Appropriation Bill. Out of Rs.189 crores, Rs.141 crores have been given for safety purposes. Yes; we have given for safety purposes. Sir, I have already requested the Members of Parliament to provide money from the MPLAD schemes. I am grateful that the hon. Members are already helping in this regard.

Sir, the super-cyclone of Orissa caused a lot of damage to the Railways. All these areas were taken up and normalcy was restored. I congratulate the railway staff for their work in the cyclone affected areas of Orissa. The Army reached the cyclone-affected areas through the railways. Sir, we sent generators through railways; we sent drinking water through

railways; we sent, free of cost, materials, including medicines and food through railways. We have taken over the areas which have been affected by the super cyclone. We have already taken over that area. We had started mobile radio communication. We are trying to give more priority, specially to the isolated places and dangerous zones. There are some dangerous zones where Gaisal like accidents occur. Sir, there is a difference between the GRPF and the RPF. Some hon. Members raised this issue also. -Sir, you will appreciate that we pay Rs. 160 crores to the GRP per year. But the GRP, though they call themselves as the Railway Police, is a Government Railway Police. The GRP is not liable to the Railways. We have the Railway Protection Force and it is a very small one. They are not even entitled to lodge an FIR. यह सही है, अब चोरी बढ़ गयी, डकैती बढ़ गयी, बहुत सारी तकलीफ हो रही हैं, लेकिन मैं इस बारे में आपसे सुझाव चाह रही थी । जब हम लोग 160 करोड़ रुपया सिक्योरिटी के लिए, पैसेन्जर की देखभाल के लिए देते हैं और अगर जीआरपी इसमें साथ न दे तो क्या हाऊस को इस बारे में नहीं सोचना चाहिए कि पैसेंजर की सिक्योरिटी सबसे ज्यादा जरूरी है या हम लोगों का पोलिटिकल इंटरेस्ट ज्यादा जरूरी है ? मैं तो आप लोगों से विनती करना चाहती हूँ, इस पर आप सुझाव दें । सर, लास्ट वीक बिहार में दो स्टेशन उड़ा दिए बम ब्लास्ट कर दिया, और स्टेशन पूरा जला दिया ।

Sir, with regard to Assam, my sister, Basantiji raised a point. She is not here. उन्होंने बोला था कि असम में ज्यादा ट्रेन दीजिए । इसमें हमारा तो कोई एतराज नहीं है, लेकिन वहां 12 घंटे ट्रेन सर्विस चालू नहीं है । The State Government did not allow us to run the train for twelve hours in Assam; as a result of which, we faced punctuality and other problems. The fact remains that the State Government did not allow us to run trains during night in Assam. There was a law and order problem.

In Bihar, Sir, हमारे एक एम.पी. साहब ने रेज किया कि रिजर्वेशन ले लेते हैं, हम लोग बैठ नहीं सकते हैं, वहां लूटपाट होती है । यह बात तो सच है, लेकिन कौन करते हैं, एम.पी. के लिए सीट का रिजर्वेशन कौन करते हैं, कौन उनके लिए बुक करते हैं ? अगर एम.पी. के नाम से कोई अलग से आदमी बुक करते हैं तो उनके खिलाफ जो भी जानकारी हो वह आप दीजिए, उनके खिलाफ कोई भी कार्यवाही जो करनी चाहिए वह हम करने के लिए तैयार हैं । लेकिन, देखिए, कैसे लोगों की उन्हें मदद मिलती है। बिहार में लोग गाड़ी में घुसते हैं, मैं बिहार की जनता को कभी दुखी नहीं करना चाहती, बिहार की जनता को मैं पसंद करती हूँ, लेकिन दानापुर से कोई गाड़ी में जाने से लोग डरते हैं, वहां से गाड़ी में आने से लोग डरते

हैं, उसमें बंदूक लेकर लोग चढ़ते हैं, जिसका रिजर्वेशन होता है उसको पकड़कर उठा देते हैं और पूरी गाड़ी बुक सा करके चलते हैं । अगर हम लोग पोलिटिशियन ही नहीं सोचेंगे कि हमें क्या करना चाहिए या क्या नहीं करना चाहिए तो बाहर का आदमी क्या सोचेगा । यह बात सही है, सर, लेकिन इसको बंद होना चाहिए ।

Sir, I have decided to make surprise visits. If I see any leader, whoever he may be, even if he belongs to my own party, I will throw him out from the train. Yes; of course, if they behave like this. I request all the hon. Members to look at this matter very seriously. When people travel on reserved tickets, we do not have any authority to disturb the people. Sir, it is a fact. यहां करप्शन के बारे में, भ्रष्टाचार के बारे में थोड़ी थोड़ी बात कही गई और रेलवे रिक्रूटमेंट के बारे में भी बात आई । मैं रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड के बारे में एक एक बात साफ कहना चाहती हूँ । (**व्यवधान**)

श्री बलवन्त सिंह रामूवालिया : अगर रेलवे आफिसियल्स की कनाइवेन्स हो तो फिर आप क्या करेंगे ?

कुमारी ममता बनर्जी : आप बैठिए, प्लीज, मैं बता रही हूँ। सर, कानून कभी किसी के लिए दूसरा नहीं होता, सबके लिए एक ही होता है । मैंने, सर, इकॉनोमी और आस्टेरिटि शुरू की है। (**व्यवधान**)

Sir, you will be happy to know that this is done for the first time. Within four or five months, we are going to save Rs.735 crores because of economy and austerity. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): Let there be no cross questions, please. You have asked your questions and you have made your suggestions. Please, let us have the reply. *(Interruptions)*

SHRI NILOTPAL BASU: Sir, the time is very costly. *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): That should have been remembered earlier. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: You do not want that I should speak? You do not want me to clarify? *(Interruptions)*

THE VICE-CHAIRMAN: Please, do not disturb. ...*(Interruptions)*...

कुमारी ममता बनर्जी : चेयरमेन सर, अगर भ्रष्टाचार की बात हो तो वह छोटा हो

या बड़ा हो, उसमें कोई फर्क नहीं होता है । मैं आपको विश्वास दिलाती हूं कि अगर कोई भ्रष्टाचार करेगा तो मैं उसके खिलाफ ऐक्शन लेने के लिए तैयार हूं । मैं शायरी के साथ बोलना चाहती हूं क्योंकि यह रमजान का महीना है । मैं यह कहना चाहती हूं कि -

"जिन हाथों में ताकत भरी है राजतिलक देने की,

उन्हीं हाथों में ताकत भरी है राजतिलक उतारने की" ।

महोदय, यह ताकत मेरे पास है । अगर आप लोगों को मुझ पर भरोसा है, अगर आप लोगों का मुझे सपोर्ट है तो मैं भ्रष्टाचार के खिलाफ काम करने के लिए तैयार हूं ।

महोदय, एक शिकायत पैसेंजर्स के दिमाग में भी है, आम जनता के दिल में भी है कि जो होना चाहिए था, वह नहीं हुआ और जो करना चाहिए था, वह नहीं कर पाए। लेकिन इसके लिए थोड़ा वक्त चाहिए। अगर इसके लिए कोई भी कड़ा कदम उठाने की जरूरत पड़ेगी, तो वह कड़ा कदम उठाने के लिए हम तैयार हैं ।

महोदय, हमारे कुछ मेंबर्स ने रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का मामला रेज़ किया है । उसके बारे में मैं यह कहना चाहती हूं कि मैंने कुछ नहीं किया है, यह पहले से ही है। अगर आप लोगों को रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड से संबंधित भ्रष्टाचार के किसी मामले की जानकारी है तो आप मुझे वह जानकारी भेज सकते हैं। उसके बाद उस पर जो ऐक्शन लेना उचित होगा, वह मैं लूंगी। ऐसा नहीं है कि हम इस पर ऐक्शन नहीं ले सकते।

महोदय, केटरिंग के बारे में, पंक्चुयेलिटी के बारे में माननीय सदस्यों ने जो प्वाइंट्स उठाए हैं, मैं उनसे सहमत हूं। अगर पैसेंजर हम लोगों को रुपया देता है तो पैसेंजर की देखभाल करना हम लोगों का कर्तव्य बनता है । कई लोग इसमें पोलिटिकल ऐडवांटेज लेना चाहते हैं । मैं आप लोगों से रिक्वैस्ट करना चाहती हूं कि ऐसे लोगों की हम कोई मदद नहीं करेंगे और आप लोग भी उनकी मदद मत कीजिए । Sir, one allegation was levelled by Mr. Md. Salim regarding IRCON. ...*(Interruptions)*...Sir, there should be a comprehensive action plan in this regard. We want to utilise the services of the private sector in the telecom and signalling sector also. I do not think that only this piecemeal work will help. I want a comprehensive plan. Therefore, I have asked to review all these things right now. In order to discuss this subject in detail, I have already convened a meeting of the leaders of all the political parties because we are facing an economic crisis as well as a safety problem. Shri Janardhana Poojary raised a question regarding a meeting with the Home Secretaries and the Chief

Secretaries of the States. For his kind information, I would like to say that I am going to convene a meeting of the Home Secretaries and the Chief Secretaries of the various States on 5th January. Regarding various demands made by the hon. Members for developing projects in their areas, it is not possible for me to reply to all the points because it will take a lot of time. I will send replies to the individual Members in this regard. Regarding social commitment, I would humbly tell the hon. Members that we have many social obligations. Sometimes we have to give concession to teachers, sometimes we have to give concession to women, sometimes we have to give concession to the scouts and guides and so many other categories of people. I have not issued even a single pass. I have stopped it. But, Sir, if an organisation comes to us and says that it is going to organise some programme and, therefore, some concession may be given to it, then sometimes we give 25 per cent or sometimes we give 50 per cent concession. We have so many different social obligations. If any accident takes place or any unnatural thing happens, it is the Railways which gives wagons and other facilities free of cost. So, we have a social obligation in this regard. If anybody considers that the Railway is an industry, then I would say that it is a social institution. I would like to tell the hon. Members that we should also get adequate support for socially desirable projects from every corner. There are so many socially desirable projects which the Railway carries which means that we want to help the other isolated areas where the economic growth is not satisfactory. That is the reason why we need their co-operation in this. I am going to announce something for the new millennium. Sir, the new millennium is coming with a hope of getting inspiration. That is why it is also better to announce it in the Rajya Sabha.

SHRI JIBON ROY: Something new for the Rajya Sabha.

KUMARI MAMATA BANERJEE: Yes, it will be. Elders always deserve it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR): He wants that the train to be named as 'Rajya Sabha Shatabdi.'

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, let me announce the concessions first. Then, I will announce the new millennium trains. Mr. Vice-Chairman, Sir, you will appreciate that there are so many people in our country, who are living below the poverty line, who need some concession. That is why we had decided, for some contractors, some agricultural

labourers, some domestic helpers, whose monthly income does not exceed Rs. 400 pm, to give them a monthly concession ticket for Rs. 15. If the MLAs, the MPs, BDOs and SDOs recommend them, they will get a monthly ticket or card from the Railways by paying just Rs. 15 per month. It is very useful for the poor people who are really living below the poverty line.

The second thing is, we have so many senior citizens here. Sometimes, a husband and wife would go somewhere. Suppose husband's age is 65 years and wife's age is 60 years, she is barred from availing of the concession facility now being given to men whose age is 65 years and above. Now, we allowed the concession to women whose age is 60 years and above so that the couple can go anywhere they would like to go, keeping in view that there should not be any discrimination.

The third concession is for students. Sir, there are some students in villages, especially village children, who are very intelligent. But, because of non-availability of money, they could not attend school. So, from residence to school whatever money is required i.e., the train fare, if the school concerned gives a certificate saying, 'Yes, he reserves it,' the Railways will give that child a new millennium gift card. It means, up to class 10, there is no need to purchase any ticket to go to school.

Now, I announce the millennium express trains. Sir, though the Budget is in the month of February, I am very happy to announce the new millennium trains all over the country. By this, at least, we tried to communicate throughout the country. The trains are: Sealdah-Ajmer Superfast Weekly Millennium Express will start from 01-01-2000; Howrah-Orissa-Dehradun Weekly Millennium Express will start from 01-01-2000; Jaipur-Agra Millennium Holiday Express will start from 01-01-2000; Darbhanga-Amritsar Bi-weekly Millennium Express will start from 02-01-2000; Nizamuddin-Ernakulam Weekly Millennium Express will start from 03-01-2000; the existing train, Hirakud Express from Nizamuddin to Sambalpur is being extended upto Bhubaneswar. You will ask what the millennium gift to the elders is. As a millennium gift to the citizens of Goa, Train No. 2779/2780 Nizamuddin-Londa Goa Express will be extended up to Vasco da Gama from 01-01-2000. A new Inter-City Express between Visakhapatnam and Vijayawada will be introduced as a new millennium express from 01-01-2000. The frequency of the existing 8563/8564 Visakhapatnam-Bangalore Express, which is running twice in a week, will

be increased to four times in a week from 26-01-2000, in view of its popular character. Though it is'a very small thing?

SHRI C.P. THIRUNAVUKKARASU: What about Tamil Nadu?

KUMARI. MAMATA BANERJEE: It will come. It will cover automatically. I think, you raised about Kanyakumari and Rameshwaram...*(Interruptions)*...If you can depend on me, leave it to me....*(Interruptions)*...

SHRI RAMJI LAL: What about Haryana? ...*(Interrupitons)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE: Sir, if they get everything right now, nothing is left at the time of Railway Budget, 2000 ...*(Interruptions)*... One hon. Member has referred to Haryana and the other has referred to Rajasthan. As far as Rajasthan is concerned, the Ajmer Express will cover Rajasthan, that I know very well. One hon. Member was referring to Mumbai. Let me announce that we have started the work of the Corporation. It will be ready and I am going to attend your Churchgate Centenary Function also. Sir, I think we should do something. The Budget is coming, and if anything is left which deserves ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI ADHIK SHIRODKAR) : Please don't disturb. She still has five years to go. Every year, she will announce something. Don't worry. ...*(Interruptions)*...

KUMARI MAMATA BANERJEE : ...the train will also pass through Mumbai. How can we forget Mumbai? We cannot forget Mumbai. Sir, so far as Haryana, Rajasthan, and some other States like these, and the North-Eastern region are concerned, of course, there are some imbalances. If the blessings of the hon. Members and the people are with me, I can tell you that there will not be any regional imbalance. We will try to see that there is no regional imbalance in future, what we have seen earlier. Something new should be there. That is why there is a new thinking, a new theme, and the new ideas should work in the near future. Before I conclude my speech, I want to quote Rabindranath Tagore because we are entering into the new millennium. Let us walk like this :

Where the mind is without fear and the head is held high

Where knowledge is free

Where the world has not been broken up into fragments

...*(Interruptions)*... Bengali and English,' both are okay. From Bengali, it has been translated into English by McMillan. Of course, it is a translated version from Geetanjali ...*(Interruptions)*... I do not know as to why the hon. Members are disturbing me like this. ...*(Interruptions)*... This is too much.

[THE DEPUTY CHAIRMAN in the CHAIR]

Madam, at least you will allow me to quote.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Was the Vice-Chairman not allowing you?

KUMARI MAMATA BANERJEE : No, Madam, he was very good. He tried his best. He helped me a lot. I am very grateful to him.

THE DEPUTY CHAIRMAN : I think the others did not allow you to speak.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Madam, the Vice-Chairman allowed, but some hon. Members are asking me to speak in Bangla and I said, "Let me read from the original McMillan's translation of Rabindranath Tagore", because we are going into the new millennium. I quote :

Where the mind is without fear and the head is held high

Where knowledge is free

Where the world has not been broken up into fragments

By narrow domestic walls

Where words have come out from the depth of truth

Where the tireless striving stretches its arms towards perfection

Where the clear stream of reason has not lost its way

Into the dreary desert sand of dead habit

Where the mind is led forward by thee

Into ever-widening thought and action

Into that heaven of freedom, my Father, let my country awake.

Sir, let this new millenium come with a good inspiration and a good

future for all of us. With these words , Madam, I request all the hon. Members to pass this Bill.

THE DEPUTY CHAIRMAN : Now, I will put the motion to vote :

The question is :

"That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 1999-2000 for the purpose of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN :We shall now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

Clauses 2 and 3 and the Schedule were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

KUMARI MAMATA BANERJEE : Madam, I beg to move :

"That the Bill be returned."

The question was put and the motion was adopted.

THE DEPUTY CHAIRMAN : I wish there are no accidents. I wish there are no problems in the railways.

MOTION FOR REFERENCE OF THE BILL TO JOINT COMMITTEE

The patents (Second Amendment) Bill, 1999

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (DR. RAMAN): Madam Deputy Chairman, I move: That the Bill further to amend the Patents Act, 1970, be referred to a Joint Committee of the Houses consisting of 30 Members, 10 Members from this House, namely.--